



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU  
VASA YRKESHÖGSKOLA  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Emma Haapala

# HUOLINTALIIKKEEN TUONTI- TULLAUSOPAS

Oy AHA Logistics Ltd

Liiketalous 2014

## TIIVISTELMÄ

Tekijä	Emma Haapala
Opinnäytetyön nimi	Huolintaliikkeen tuontitullausopas
Vuosi	2014
Kieli	Suomi
Sivumäärä	54 + 8 liitettä
Ohjaaja	Leena Pommelin-Andrejeff

---

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli tehdä kattava tuontitullausopas toimeksi-antaja yritykselle AHA Logisticsille. Tuontitullausoppaassa kerrotaan yksityiskohtaisesti, kuinka merituonti tullataan vapaaseen liikkeeseen Tullin sivuilla löytyvässä Nettituonti ohjelmassa.

Teoriaosuudessa käydään läpi huolintaa ja kuljetusta syvällisemmin, sekä tuontia kokonaisuudessaan. Tämän jälkeen teoriaosuudessa käsitellään tuontitullausta ja erilaisia tuontitullausmenetelmiä. Tuontitullauskappaleen jälkeen käsitellään tuonnin yleisimmät asiakirjat ja toimituslausekkeet ja tämän jälkeen käydään läpi jo aiemmin mainittu tuontihuolintaprosessi käytännössä ja kehittämishankkeen teoriaa käsiteltiin tämän jälkeen. Viimeisessä kappaleessa esitetään työstä johtopäätöksiä ja pohdintoja, sekä arvioidaan työtä ja sen tuloksia.

Empiirinen osa tässä opinnäytetyössä toteutettiin kehittämishankkeena. Toimeksi-antajayritykselle tehtiin tuontitullausopas, joka helpottaa tulevaisuudessa uuden työntekijän perehdyttämistä ja antaa valmiudet suoriutua itsenäisesti merituontitullauksen tekemisestä vapaaseen liikkeeseen. Tuontioppaassa käydään läpi kohta kohdalta, kuinka merituontitullaus vapaaseen liikkeeseen tehdään Tullin sivuilta löytyvällä Nettituonti-ohjelmalla.

Kehittämishankkeena toteutettu tuontitullausopas on erittäin kattava opas ja sillä pystyy suoriutua itsenäisesti merituonnin tullaamisesta vapaaseen liikkeeseen..

## ABSTRACT

Author	Emma Haapala
Title	A guide on How to Make Import Customs Clearance in a Forwarding Company
Year	2014
Language	Finnish
Pages	54 + 8 Appendices
Name of Supervisor	Leena Pommelin-Andrejeff

---

The aim on this thesis was to draw up a comprehensive guide on how to make import custom clearance for sea freight cargo release for free circulation. The guide gives specific instructions on how to make import custom clearance by using Custom clearance program on Tulli/Finnish Customs' internet pages.

The theoretical study of this thesis reviewed the transportation and forwarding business more thoroughly and importing on as a whole. The theoretical study also discussed import custom clearance and different import customs clearance methods. After this the most common documents in import custom clearance with delivery terms were reviewed. Still, the forwarding process in practice was looked into and the development project theory was also examined.

The empirical section of this thesis was executed a development process. A guide to case company was made to explain how to make import custom clearance for sea freight cargo release for free circulation. The guide was made to help a new employee to carry out import custom clearance for sea freight cargo to free move independently. The guide on how to carry out the import custom clearance process was made using Tulli Nettituonti import program and in the guide it is described step by step how to do that. There are instructions on how to fill in documents and what information is needed to in the process.

The thesis was implemented as a development process. The guide for import custom clearance is very comprehensive and it gives instructions to making import custom clearance independently.

---

Keywords forwarding, transportation, development process, import custom clearanc

## SISÄLLYS

### TIIVISTELMÄ

### ABSTRACT

1 JOHDANTO .....	4
1.1 Tutkimuskysymys.....	4
1.2 Työn rajausta ja tavoite .....	5
2 HUOLINTA JA KULJETUS .....	7
2.1 Yleistä.....	7
2.2 Huolitsijan velvollisuudet ja tehtävät .....	9
2.3 Kansainvälinen yhteistyö.....	9
2.4 Kuljetusmuodot .....	10
3 TUONTI.....	14
3.1 EU:n sisäkauppa .....	14
3.2 Verot ja maksut yhteisökaupassa.....	14
3.3 Sisäkaupan tilastointi.....	15
3.4 EU:n ulkokauppa .....	15
3.5 Tulliverotus.....	16
3.6 Tuontikaupan rajoitukset ja tilastointi .....	17
4 TUONTITULLAUS.....	18
4.1 Tuontitapahtuma tullauksen kuvaus .....	18
4.2. Tullimenettelyt .....	19
4.2.1 Tavaranto luovutus vapaaseen liikkeeseen .....	19
4.2.2 Sisäinen jalostus.....	20
4.2.3 Ulkoinen jalostus .....	23
4.2.4 Tullivarasto .....	24
4.2.5 Väliaikainen maahantuonti .....	25
4.2.6 Passitus.....	26
4.2.7 Tullinimikkeet.....	29
5 ASIAKIRJAT JA TOIMITUSLAUSEKKEET .....	31
5.1 Kauppalasku .....	31
5.2 Proformalasku.....	31

5.3 Pakkausluettelo .....	32
5.4 Alkuperätodistukset .....	32
5.5 Konossementti .....	33
5.6 Tuontilisenssit.....	35
5.7 Toimituslausekkeet.....	36
6 TUONTIHUOLINTAPROSESSI KÄYTÄNNÖSSÄ .....	42
7 KÄYTÄNNÖN KEHITTÄMISHANKE.....	46
7.1 Työn suunnittelu, tavoitteet ja toteutus .....	48
8 JOHTOPÄÄTÖKSET JA ARVIOINTI.....	50
8.2 Pohdinnat .....	52

**LIITELUETTELO**

**LIITE 1.** Nettituonti opas

**LIITE 2.** Kauppalasku

**LIITE 3.** Pakkauslista

**LIITE 4.** Konossementti

**LIITE 5.** GSP-Todistus

**LIITE 6.** Incotems®2010 Yhteenveto

**LIITE 7.** Tullauspäätös

**LIITE 8.** Luovutuspäätös

## 1 JOHDANTO

Tämän työn toimeksiantajana toimii huolinta- ja kuljetusalan yritys *Oy AHA Logistics Ltd.* AHA Logistics antoi minulle toimeksiannon laatia heidän yritykselleen tuontitullausoppaan, koskien merituentia keskittyen erityisesti vapaaseen liikkeeseen tullaamiseen.

Toimeksiantajayritys AHA Logistics on kuljetus- ja huolinta-alan yritys, jolla on pitkäaikainen kokemus huolinta-alalta ja tarjottavanaan laaja kansainvälinen verkosto asiakkaidensa käyttöön. AHA Logistics tarjoaa kuljetuksia niin maalla, merellä, ilmassa kuin rautateilläkin. Toimeksiantajayritys tarjoaa myös erikoiskuljetuksia ja projektikuljetuksia. AHA Logistics tarjoaa myös koulutusta ja konsultointia kansainvälisestä kaupasta ja sen eri osa-alueista, niin julkisille sektoreille kuin yrityksillekin. AHA Logistics on nuori yritys, jonka ovat perustaneet kaksi naista vuonna 2010 marraskuussa. Toimeksiantajayritys on kasvanut kiitettävää vauhtia ja syyskuussa 2012 perustetiinkin sivukonttori Helsinkiin. Työntekijöitä toimeksiantajayrityksellä on yhteensä kuusi, joista neljä työskentelee Vaasassa ja kaksi Helsingissä.

### 1.1 Tutkimuskysymys

Itse suoritin oman harjoittelujaksoni AHA Logisticsilla ja harjoittelujakson jälkeen sain vakituisen paikan, minut nimitettiin *Logistics Co-ordinatoriksi*. Tämän työn idea syntyi siitä, kun harjoitteluni aikana huomasin, ettei AHA Logisticsilla ole opasta muun muassa tuontitullauksen tekemiseen. Ehdotinkin heille, että tekisin heille oppaan siitä, kuinka tullataan merilähetys vapaaseen liikkeeseen. He hyväksyivät ilomielin ideani.

Tämä aihe on heille tärkeä, sillä tuontitullauksia tehdään päivittäin. Tuontitullaus vaatii tekijältään laaja-alaista osaamista sekä tarkkuutta. Täytyy tietää tullinimikkeistä ja tullin vaatimuksista. Tulee hallita *Incoterms®2010* ehdot, etenkin kustannusten jakautumisen osalta, sillä se vaikuttaa tuontitullauksen yhteydessä perittävään tulliin ja alvin määrään. Arvonlisävero perusteiden tuntemustakin vaaditaan. Tuontitullauksen tekemisen pohjaksi on hyvä olla olemassa opas.

Tämä opas helpottaa uuden työntekijän perehtymistä tuontitullaukseen ja auttaa häntä operatiivisen työn tekemisessä. Tästä työstä on myös samalla hyötyä vanhoille työntekijöille, jotka voivat tarpeen vaatiessa virkistää ja päivittää tietojaan tuontitullausprosessista.

## 1.2 Työn rajausta ja tavoite

Tämän työn tarkoituksena on kirjoittaa kattava tuontitullausopas, joka koskee merituntia ja tullausta vapaaseen liikkeeseen. *Vapaaseen liikkeeseen tullausmuoto* on yleisin tullausmuoto mitä tuonnissa käytetään.

Ensimmäiseksi työssä käsitellään huolintaa ja tuontia yleisesti ja sen jälkeen kuvataan työvaiheittain tuontitullausprosessin eteneminen AHA Logisticsin käyttämässä järjestelmässä.

Teoriaosuudessa käsitellään ensimmäiseksi huolintaa ja kuljetusta. Tässä kappaleessa käydään läpi huolintaa yleisesti, mitä se on ja miten huolinnassa toimitaan. Käydään myös läpi mitä säännöksiä huolinta-alalla noudatetaan ja niin edelleen. Seuraavaksi käydään läpi huolitsija tehtäviä ja velvollisuuksia ja sen jälkeen kerrotaan kansainvälisestä yhteistyöstä. Viimeisenä huolintakappaleessa käydään läpi kuljetusmuodot.

*Huolinta ja kuljetus kappaleen* jälkeen käsitellään syvällisemmin tuontia. Mitä se on, ja mitä kaikkea siihen kuuluu. Käydään myös läpi mitä on EU:n sisäkauppa ja EU:n ulkokauppa. Tuonti kappaleen jälkeen siirrytään tuontitullauskappaleeseen, jossa esitellään ensin tuontitapahtuman kuvaus ja sen jälkeen kuvaillaan eri tullimenettelymuodot mitä tuontitullauksessa voi tehdä.

Tuontitullauskappaleen jälkeen siirrytään käsittelemään tuontitullaukseen liittyviä asiakirjoja ja käydään myös läpi toimituslausekkeet. Asiakirjat ja toimituslausekkeet, eritoten Incoterms®2010 käsitellään siksi, että se on tärkeä osa tuontihuolintaa. Tämän kappaleen jälkeen siirrytään kuudenteen kappaleeseen, jossa kerrotaan tuontihuolintaprosessista käytännössä, eli kuinka tuontihuolintaprosessi tehdään käytännössä.



Seuraavassa kappaleessa kerrotaan, mitä on käytännön kehittämishanke ja millaisia kehityshankkeet yleensä ovat. Tämä työ toteutettiin kehittämishankkeena ja sitä käydään tarkemmin läpi tässä kappaleessa. Työssä käydään läpi esimerkiksi työn suunnittelua, tavoitteita ja toteutusta. Viimeisenä kappaleena on arviointi ja johtopäätökset.

Niin kuin aikaisemmin jo mainittiin, on tämän työn tarkoituksena tehdä tuontitullausopas merituonnin vapaaseen liikkeeseen tullaukseen. Tuontitullauksen tekemiseen AHA Logistics käyttää pääsääntöisesti Tullin ylläpitämää Nettituontia, joka löytyy internetistä tullin sivuilta. Järjestelmää voi käyttää yritykset ja yksittäiset henkilöt. Se on tullin oma tullausohjelma, joka on kaikkien käytettävissä.

Työssä tullaan käymään läpi kaikki tuontitullaus muodollisuudet, mutta oppaassa keskitytään merituonnin vapaaseen liikkeeseen tullaamiseen. Vapaaseen liikkeeseen tullausmuoto valittiin, siksi että se on AHA Logisticsilla käytetyin tullausmuoto ja se on myöskin yleisimmin käytetty tullausmuoto koko Suomessa.

Nettituontiopas tehtiin tullin sivuilta löytävän Nettituonti ohjelmaan perustuen. Oppaassa kuvataan kohta kohdalta kuinka tuontitullaus suoritetaan ja mitä tulee laittaa tuontitullauksella joka kohtaan. Oppaassa käytettiin apuna kuvia, jotka otettiin kuvankaappaus ohjelman avulla Nettituonnista. Kuvat täydentävät opasta auttamalla ymmärtämään mitä mihinkäkin kohtaa tulee laittaa. Muita tietolähteitä oppaassa ei ole käytetty muuta kuin tullin ohjelmaa ja omaa kokemusta tuontitullauksen tekemisestä.

## 2 HUOLINTA JA KULJETUS

Tässä kappaleessa tullaan käsittelemään huolintaa ja sen piirteitä lyhyesti. Aluksi kerrotaan yleisesti, mitä on huolinta ja sen jälkeen siirrytään kuvailemaan huolitsijan tehtäviä ja velvollisuuksia. Kappaleessa tutustutaan hieman myös PSYM 2000:een ja sen sisältöön. Kappaleessa käsitellään myös huolitsijoiden kansainvälistä yhteistyötä ja agenttiverkostoa. Eri kuljetusmuodot tullaan myös käymään läpi pääpiirteittäin.

### 2.1 Yleistä

*Huolitsijaa* on kutsuttu tavaraliikenteen kauppiaaksi. Huolintaliikkeen tehtävä on toimia päämiehensä lukuun omissa nimissään viedessään tai tuodessaan tavaraa sovittuun määräpaikkaan sovittuna aikana. Huolitsija toimii oman alansa asiantuntijana hoitaen sellaiset tehtävät, joihin ei asiakkaan oma asiantuntemus tai aika riitä. Huolitsijan päämiehenä voi siis olla suoraan yritys, yksityishenkilö tai vaikka toinen huolitsija. Huolitsija toimii toisin sanoen tuojan tai viejän välikätenä hoitaen kaikki tehtävät huolintasopimuksen mukaisesti. (Melin 2011, 232-233.)

Harvoissa maissa huolitsijan käsite on lainsäädännössä määritelty. Esimerkiksi Suomessa ei ole määritelty huolitsijan käsitettä lainsäädännössä lainkaan. Tämän johdosta huolinta-alalle on määritelty omat säännöt. *Pohjoismaiden Speditööriliitto* on määritellyt yleiset määräykset *PSYM 2000*, joissa keskeisenä osana on huolitsijan tehtäviä ja vastuuta koskevat määräykset toimeksiantajan ja huolitsijan osalta.

PSYM 2000 määrittelee huolitsijan ja toimeksiantajan vastuun ja velvollisuudet sekä sisältää määräykset huolitsijan vastuusta kuljetusoikeuden eri konventioiden mukaan, Varsovan konventio sekä *CMR*, *CIM* ja *Haag-Visby säännöt*. Näillä määräyksillä voidaan ratkoa erimielisyyksiä ja kulujen korvausvaateita. Nämä määräykset muodostavat myös pohjan huolitsijoiden työlle.

PSYM 2000 ehtoja sovelletaan kaikkiin toimeksiantoihin, joita huolitsijat hoitavat. Suomessa nämä ehdot tulevat huolintasopimuksen osaksi, jos huolitsija on

tarjouksessaan siihen viitannut. (PSYM 2000; Melin 2011, 232; Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen, Werdermann 2010.)

Huolinnassa on kaikilla kaupan osapuolilla oma roolinsa. Kaupanteon alkaessa myyjän ja ostajan olennaisin tehtävä on sopia kaupan ehdoista, sekä molempien osapuolten vastuualueista. Olennaisin asia on kaupan kohde, määrä ja kaupan ajankohta. Sovittava on myös toimituslauseke, maksuehto, toimitusaika ja mahdolliset alennukset. On myös huomioitava määrämaan lait, määräykset sekä tavat. (Hörkkö 2010, 28.)

Tilauslomakkeessa tai tarjouksessa on tarkasti määriteltävä seuraavat asiat: hinta, myytävä/ostettava tuote, mahdolliset alennukset ja sen perusteet, toimitusehto ilmoitettava selkeästi esimerkiksi *FOB Shanghai Incoterms®2010*, maksuehto, toimitusaika, toimitusajankohta eli milloin tavara on ostajalla, kuljetusmuoto eli millä kuljetusmuodolla tavara toimitetaan, pakkaus, lähetysten koko sekä tarjouksen voimassaoloaika. Mitä enemmän tietoa sitä parempi tarjous/tilaus. (Hörkkö 2010, 28-29.)

Huolitsijalle on annettava kuljetus- ja huolintatarjousta varten totuudenmukaiset tiedot tuotavasta tai vietävästä tavarasta. Huolitsija tarvitsee tietoonsa seuraavat seikat: mitä tavaraa ollaan kuljettamasta, mistä ja mihin, määrä ja lähetysten koko, pakkaus, toimitusehto, maksuehto, mahdolliset remburssi tiedot sekä toimitusajankohta.

Huolintasopimus on tuojan tai viejän tai muun toimeksiantajan välinen sopimus, joka sisältää kuljetukset, tullaukset, varastoinnit, tilastoinnit, kauppahinnan perimisen valvonta maksutavassa COD (Cash on Delivery) ja muut logistiset palvelut. (Hörkkö 2010, 29-30.)

Asiakas pyytää huolintaliikkeeltä omia tarpeita vastaavan huolintatarjouksen. Asiakkaan tulee kertoa kaikki tarpeelliset tiedot, joita huolitsija tarvitsee tehdäkseen tarjouksen. Tämän jälkeen huolintaliike antaa tarjouksen asiakkaalle, joka tarkastettuaan tarjouksen joko hyväksyy tai hylkää sen. Jos asiakas hyväksyy tarjouksen

syntyy tästä huolintasopimus ja huolitsija aloittaa huolintaprosessin. (Hörkkö 2010, 30.)

## 2.2 Huolitsijan velvollisuudet ja tehtävät

Huolitsijan velvollisuuksiin kuuluu esimerkiksi tarkastusvelvollisuus, toimimisvelvollisuus, lojaliteettivelvollisuus, tilitysvelvollisuus ja toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus. *Toimimisvelvollisuus* tarkoittaa sitä, että huolitsijan täytyy suorittaa tehtävät, jotka on asiakkaan kanssa sovittu. Toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus ja lojaliteetti tarkoittaa sitä, että huolitsija toimii toimeksiantajan sa edun mukaisesti sovitulla tavalla. Toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus tarkoittaa sitä, että huolitsijan tulee noudattaa toimeksiantajan antamia kuljetusohjeita, suunnitella kuljetus ja hoitamaan siihen tarvittavat sopimukset alihankkijoilta, jos se on tarpeen. *Tarkastusvelvollisuus* tarkoittaa sitä, että huolitsijan on tarkastettava tavarat ja pakkausten lukumäärät, kunto, numerot ja asiapaperit. Kun tehtävät on suoritettu, tulee huolitsijan ilmoittaa siitä toimeksiantajalleen. Tätä kutsutaan tilitysvelvollisuudeksi. (Melin 2011, 235.)

Huolitsijan tehtäviin kuuluu PSYM 2000 mukaan huolehtia lähetyksen kuljetuksesta rahdinkuljettajan vastuulla tai välittäjän vastuulla. Vastaanottaa toimeksiantajan nimeen lähetys, käsitellä se, purkaa se, pakata se, lastata kuljetus ajoneuvoon, tarkastaa se vielä ennen sen lähtöä ja varastoida lähetystä tarvittaessa. Huolitsijan tehtäviin kuuluu myös lähetyksen tullausprosessin suorittaminen, esimerkiksi tuontitullaus, vientiselvitys tai tullaus tullivarastoon. Huolitsijan tehtävänä on myös auttaa toimeksiantajaa asiakirjojen hankkimisessa, auttaa lähetykseen liittyvissä kysymyksissä ja antaa yleisesti neuvoa kuljetus- ja huolintakysymyksiin. (Melin 2011, 235-236; FINTRA 2002.)

## 2.3 Kansainvälinen yhteistyö

Huolintaliikkeitä kuuluvat Suomessa *Suomen Huolintaliittoon*. Tämän jäsenyyden kautta huolintaliikkeitä kuuluvat myös FIATA:n. *FIATA eli Fédération Internationale des Associations des Transitaires et Assimilés*. (Melin 2011, 242) FIATA, joka ei ole julkishallinnollinen organisaatio edustaa tänä päivänä noin 40 000 huo-

linta- ja logistiikka-alan yritystä ympäri maailmaa. FIATA tunnetaan ”Kuljetusalan arkkitehtinä” työllistäen noin kahdeksan – kymmenen miljoonaa ihmistä 150 maassa. (©2005-2012 FIATA.)

Kansainvälinen yhteistyö huolintaliikkeiden välillä on moninaista. Se ei ole vain FIATAAN kuulumista, vaan se on myös paljon muuta. Huolintaliikkeet, kuten AHA Logistics käyttävät työssään agentteja. *Agentti* on edustaja, joka työskentelee vastaavanlaisessa yrityksessä ulkomailla.

Huolitsijalla on yhteistyösopimus agentin kanssa kuljetusjärjestelyistä ja huolinnasta. Kun huolitsijalla ei ole omaa konttoria esimerkiksi Kiinassa, käyttävät he sieltä agenttia, joka hoitaa huolinnan Kiinan päässä heidän puolestaan. (Victor Ek vuodesta 1885, Laivauksen ABC.)

Yleensä huolintaliikkeet tekevät *agenttisopimuksia*, joissa sovitaan juuri edellä mainituista asioista. Yleensä tämä agenttitoiminta on molemmin puolista. AHA Logisticsilla on agentti sopimuksia neljän eri huolintayrityksen kanssa ympäri maailmaa. Yhteistyö agenttiverkostossa on molemminpuolista. Kun agentti toimii Kiinassa AHA Logisticsin toimeksiannosta, toimii AHA Logistics täällä Suomessa Kiinalaisen huolinta yrityksen agenttina.

Kansainvälinen agenttiverkosto on taloudellisesti kannattava yrityksille. Jokaiseen maahan ei tarvitse etabloitua, kun voi käyttää agenttiverkon tarjoamia palveluita hyödykseen. Näin säästyvät taloudelliset investoinnit omien konttoreiden perustamis- ja ylläpitokustannusten osalta. Riskien hallinta pienenee, kun ei tarvitse operoida vieraassa maassa vieraan lain alaisuudessa.

## 2.4 Kuljetusmuodot

Kuljetusmuotoja on olemassa useita. Niitä ovat merikuljetus, maantiekuljetus, lentokuljetus, junakuljetus, kuriirilähetys ja postikuljetus. On olemassa myös yhdistettyjä kuljetuksia. (Melin 2011.)

Kuljetuskustannukset vaihtelevat kuljetusmuodoittain. Kuljetuskustannukset vaihtelevat riippuen mitä kuljetetaan, millä kuljetetaan ja millä aikataululla kuljete-

taan, mihin tai mistä kuljetetaan. Kuljetuskustannuksiin on hyvä muistaa myös laskea kaikki muut kuljetuksessa syntyvät lisäkustannukset. (Melin 2011.)

Kuljetusmuodon valinta perustuu edellä mainittuihin kriteereihin. Kuljetusmuodon valinta kriteereihin voi myös vaikuttaa kuljetettavan erän määrä ja tavaroiden koko, sillä lähetysten/tavaran koko voi rajata joitain kuljetusmuotoja pois. Tavaran vahingoittumisalttius on myös kuljetusmuotoa rajaava tekijä. Tällöin pitää olla huolellinen kuljetusmuotoa valittaessa, sillä jos tavara on särkyvää tai helposti pilaantuvaa on valittava sellainen kuljetusmuoto/kalusto, että tavara säilyy ehjänä/hyvinä määränpäähän asti. (Melin 2011, 194-195.)

*Lentokuljetuksia* käytetään yleensä pienikokoisille ja arvokkaille lähetyksille. Kii-reellisille lähetyksille lentokuljetus on ainoa vaihtoehto. Jos on saatava nopeasti joku pieni lähetys esimerkiksi Kiinaan, on se helppo toimittaa sinne lentokuljetuksena, vaikka se maksaisikin enemmän merikuljetus. Lentokuljetuksena se on perillä parin päivän sisällä kun taas merikuljetuksena toimitus kestää yleensä noin kuusi viikkoa.

*Merikuljetus* on yksi suosituimpia kuljetusmuotoja maailmassa. Noin 95% maailman kaikesta kauppaliikenteestä kulkee merikuljetuksena. Merikuljetus soveltuu suurille tavaraille tai tavanaerille. Rahtikustannukset merikuljetuksissa ovat yksikköä kohti kilometrillä yleensä alhaisimmat. Merikuljetusmuotoja on erilaisia, esimerkiksi konttiliikenne ja kappaletavaraliikenne. (Merikuljetukset; Melin 2011.)

*Konttiliikenteessä* tavara kulkee lastattuna kontin sisään. Kontilla tarkoitetaan suuryksikköä. Yleisimmin käytössä olevat konttien mitat ovat 20 jalkainen kontti ja 40 jalkainen kontti. (Melin 2011.) Kontteja on erikokoisia ja erilaisia:

- DC-kontteja, joissa on vain aukeavat ovet edessä, lastaus vain ovien kautta.
- OT (open top) –kontteja, joihin lastaus voidaan suorittaa myös katon kautta. Voidaan kuljettaa ylikorkeaa tavaraa.
- FR (flat rack)-kontteja, joissa vain päätyseinät eikä lainkaan sivuseiniä tai kattoa. Tämä sopii ylikorkeiden ja ylileveiden tavaroiden kuljettamiseen.

- RF (reefer)-kontteja, normaaleja kontteja, jotka ovat lämpösäädeltäviä. Käytetään tavaroille, jotka vaativat kylmät tai lämpimät olosuhteet kuljetuksen aikana.
- Tankkikontit nestemäisten aineiden kuljetukseen. (Hapag-Lloyd 2005.)

*Kappaletavaraliikenteessä* asiakas on ostanut tavaraa niin pienen erän, ettei sille tarvitse konttia. Tällöin tavara lähtee Suomeen tai Suomesta kappaletavarana. Kappaletavara kulkee lyhenteellä LCL (Less than container load). Tämä kuljetus tarkoittaa sitä, että monen eri tuojan tavaraa kuljetetaan samassa kontissa. Kontti joka lähtee esimerkiksi Shanghaista voi sisältää monen eri tuojan lähetykset. Kontti puretaan terminaaliin, josta lähetykset jaetaan oikeille vastaanottajille.

*Merikuljetuksissa* on otettava huomioon koko kuljetusketju. Merikuljetus ei ole pelkkä merikuljetus vaan kuljetusketju muodostuu esikuljetuksesta satamaan, lastauksesta valtamerilaivaan, lastauksesta valtamerilaivasta välisatamassa jatkolaitaan, purkauksesta jatkolaitavasta määräsatamassa ulos, jatkukuljetuksesta rekalla lopulliseen kohteeseen. Tällainen on lyhykäisyydessään normaali merikuljetusketju. (Fintra 2002, 42.)

*Maantiekuljetukset* ovat autokuljetuksia. Maantiekuljetusten etuna on, että tavara pystytään kuljettamaan yhdellä kuljetusvälineellä lastauspaikasta purkupaikkaan ilman välipurkuja. Tämä kuljetusmuoto on tällöin suhteellisen nopea ja kohtuuhintainen. Toisinaan mikäli tavaran määrä on pieni käyttävät isot maantiekuljetusyritykset Suomessa, kuten esimerkiksi Kaukokiito, jakelua ja noutoja terminaalista ympäri Suomen. (Fintra 2002, 42.)

*Rautatiekuljetuksia* käytetään yleensä suurehkojen tavaramäärien sekä kollien kuljetukseen. Tämä kuljetusmuoto vaatii jakelukuljetusten järjestelyä, koska kovin monella lähettäjällä/vastaanottajalla ei ole käytössä omaa junaraidetta. Suomesta itään Venäjälle menevä liikenne hoidetaan usein rautatiekuljetuksena ja toisinpäin. Rautatiekuljetukset ovat luotettavia. (Fintra 2002, 42.)

*Yhdistetty kuljetus* on yleensä maantie- ja rautatiekuljetusten yhdistelmä. Yhdistetyssä kuljetusmuodossa koko kuljetusyksikkö siirtyy kuljetusmuodosta toiseen.

Maantie- ja rautatiekuljetusyhdistelmässä esimerkiksi kontti, vaihtokuormatila tai perävaunu kulkee osan matkasta junassa ja osan matkaa autossa. Suomessa tähän kuuluu yleensä myös merikuljetus. Yhdistetyssä kuljetusmuodossa tavaran käsittely tapahtuu ainoastaan lähettäjän luona ja purkaus vasta vastaanottajan luona. (Fintra 2002, 43.)

Lentokuljetukset ovat kalliita, mutta nopeita. Lentokuljetukset sopivat yleensä kalliin tavaran kuljetuksen katsoen painoa ja tilavuutta pitkillä etäisyyksillä. Tämä kuljetusmuoto soveltuu myös parhaiten kiireellisten tavaroiden kuljetukseen. Lentoyhtiöt kuljettavat myös tavaroita osan matkasta maanteitse. Nopeus ei kärsi, vaan tällä säästetään kustannuksissa. (Fintra 2002, 43.)

*Kuriirilähetysten* suurin osa on alle 10 kilogrammaa painavia lähetyksiä. Esimerkiksi tärkeät asiakirjat kulkevat kuriirilähetysinä. Kuriirilähetysten etu on nopeus, luotettavuus sekä ovelta-ovelle kuljetus määrämaasta riippumatta. (Fintra 2002, 43.)



### **3 TUONTI**

Tässä kappaleessa tullaan käsittelemään tarkemmin tuontia ja sen erilaisia piirteitä. Käsitellään mitä on EU:n ulko- ja sisäkauppa sekä mitä kaikkea näihin kahteen sisältyy. Esimerkiksi kuinka verot ja tullit näissä molemmissa muodoissa jakautuvat sekä mitä tilastointitapoja EU:n sisä- ja ulkokaupassa käytetään ja mitä rajoituksia näillä on.

#### **3.1 EU:n sisäkauppa**

Euroopan Unionin jäsenmaiden välillä tavara voi liikkua maasta toiseen vapaasti. Tämä tarkoittaa sitä, että EU:n maiden välillä ei tarvitse tavaroita tullata eikä ole ollenkaan tullirajoja. Poikkeustapauksia tietysti on, esimerkiksi terveydellisyistä voidaan estää jonkun tavaran vapaa liikkuminen. Sisäkaupassa myös tuote, joka on myyty johonkin jäsenmaahan, voidaan myydä eteenpäin vapaasti myös muihin jäsenmaihiin. (Fintra 2002.)

Yhteisöasema on keskeisessä merkityksessä tavaroiden vapaassa liikkuvuudessa. Tavaralla on yhteisöasema, jos se on tuotettu yhteisön alueella tai jos kolmansista maista tuotu tavara on tullattu yhteisöalueelle. Jos kolmansista maista tuotu tavara on tullattu jossain EU maassa vapaaseen liikkeeseen, voi se tämän jälkeen liikkua vapaasti yhteisön alueella ilman, että sitä tarvitsisi tullata uudelleen. (Fintra 2002; Melin 2011.)

Yhteisötavaraksi ei katsota tuotetta, joka kulkee kolmanteen maahan menevällä aluksella. Yhteisötavaraksi ei myöskään lueta tuotetta, joka kulkee jonkun kolmannen maan sataman kautta matkalla EU:n jäsenmaasta toiseen. (Fintra 2002, 65-66.)

#### **3.2 Verot ja maksut yhteisökaupassa**

Yhteisömyynnistä ei makseta arvolisäveroa, kun molemmat kaupan osapuolet ovat alv-rekisteröityneitä yrityksiä. Ostaja maksaa tässä kaupassa veron oman maansa alv-kannan mukaisesti ja tällöin tulee kauppalaskussa olla ostajan alv-tunnus. Jollei tätä kauppalaskusta löydy, voi myyjä joutua maksamaan arvolisäve-

ron oman maansa verokannan mukaisesti. Myyjää voidaan rangaista sakoilla lainlyönnistä. Veroviranomaisille myyjä voi joutua viennin yhteydessä todistamaan tavaransa maasta poistumisen. Todisteeksi käy esimerkiksi kuljetusasiakirja tai kopio siitä. Rahtilasku on myös hyväksyttävä todiste. (Fintra 2002.)

EU-maassa sijaitsevan ostajan ostaessa tavaraa toisesta EU-maasta, maksaa ostaja tällöin veron oman maan verokannan mukaisesti. Tällöin arvolisävero siirtyy niin sanottuun kotimaan verotukseen. Silloin kun ostaja ja myyjä ovat molemmat verovelvollisia, on ostajan saatava veroton kauppalasku. Kauppalaskun loppusummasta tulee ostajan itse laskea arvolisävero ja tämä arvolisävero laitetaan kirjanpitoon vähennettäväksi ostoveroksi. (Fintra 2002.)

Sisäkaupan hankintojen- ja yhteisömyyntien arvolisäverotus tapahtuu kotimaan verotuksen yhteydessä. Kuukausi-ilmoituksella ilmoitetaan yhteisömyynnit ja –hankinnat. Tämän lisäksi annetaan myös vuosi- ja yhteenvetoilmoitus. (Fintra 2002.)

### **3.3 Sisäkaupan tilastointi**

Sisäkaupasta kerätään tietoa *Intrastat*-lomakkeilla. Kaikki ovat velvollisia, niin tuojat kuin viejätkin, täyttämään tilastointi ilmoituksen tulliviranomaisille tekemästään yhteisökaupasta. Suomessa on määritellyt vuosi arvorajat tuonnissa ja viennissä. Yritykset, joiden vuosivienti tai vuosituonti ylittää nämä rajat, ovat ilmoitusvelvollisia. Yleensä tilastointijakso on yksi kalenterikuukausi ja ilmoituksen voi antaa joko sähköisesti tai asiaan kuuluvalla lomakkeella. Nämä ilmoitukset annetaan Eteläiselle tullipiirille. Tilastointi-ilmoitusten tekeminen koskee vain tavaraliikennettä, ei palveluita. Tilastoitaviin tavaroihin kuuluu esimerkiksi vapaaseen liikkeeseen tullatut tavarat, jotka ovat tulleet kolmansista maista ja yhteisöalueella valmistetut tavarat. (Fintra 2002.)

### **3.4 EU:n ulkokauppa**

Tuonti EU:n ulkopuolelta eli niin sanotuista kolmansista maista luetaan EU:n ulkokaupaksi. (Fintra 2002). EU noudattaa kolmansien maiden kanssa yhteistä kauppapolitiikkaa ja tullitariffia. Näihin kuuluu esimerkiksi tullimaksut, rajoituk-

set, tuonnin valvonta, tullivapautukset, polkumyynnissäädökset, jalostusliikenne, alennetut tullit, GSP-järjestelmä, viennin valvonta, tasoitustullit, kiintiöjärjestelyt ja preferenssisopimukset. (Melin 2011). Tuojan onkin hyvä selvittää, ennen kuin sopii kaupasta, millä tullinimikkeellä tavara on tulossa ja millaiset tullimääräykset sillä on. Tullinimikkeet löytyvät *TARIC*- nimiseltä sivustolta internetistä. Siellä on kaikki tullinimikkeet ja niille kuuluvat määräykset. Taricista myöhemmin lisää. (Taric 2014.)

### 3.5 Tulliverotus

Tulli kantaa veroja yleensä tavaroista, tarkemmin sanottuna tavaroiden ominaisuuksista esimerkiksi tavarán nimikkeestä ja alkuperästä sekä arvosta. Verot maksetaan suoraan valtiolle ja EU:lle tilitetään tullimaksut ja niistä saadaan 25%:n suuruinen kantopalkkio valtiolle. (Melin 2011.)

Kuten aikaisemmin on tullut esille, tullille maksettava määrä löytyy Taricista. Tullin määrä lasketaan prosentteina tavarán arvosta. Jotta tullin määrä saadaan lasketuksi, on tuojan annettava huolitsijalle tai muulle lähetyksen tullaajalle kauppalasku, josta näkyy tavarán arvo. Kauppalaskun arvolla tarkoitetaan sitä arvoa, millä tuoja ostaa tavarán eli millä tavara on myyty yhteisöalueelle. Tullausarvoon sisällytetään myös muita kustannuksia, kuten vakuutus- ja kuljetuskustannukset sekä lastaus- ja käsittelykustannukset tavarán tuontipaikalle asti. Nämä kustannukset määrittelee Incoterms®2010. (Melin 2011.)

Tulli ei luovuta tavaraa, ennen kuin tullit ja alv on maksettu tullin tilille. Kun maksu näkyy tullin tilillä, saadaan tavaralle luovutuspäätös ja tavara luovutetaan vapaaseen liikkeeseen. Polkumyöntulleja ja tasoitustulleja kannetaan tavaroista, joita voidaan tuoda normaalia halvemmalla hinnalla EU:hun ja tämä haittaa näiden maiden omaa tuotantoa. Tulliveron maksamisesta voidaan vapautua kokonaan, jos tavaroita tuodaan EU:n tullialueen ulkopuolelta. Kolmansista maista tuotavista tavaroista voidaan kantaa erilaisilla perusteilla alhaisempaa tullia tai voidaan saada kokonaan tullitta. (Melin 2011.)

Arvolisäveroa maksetaan myös tuontitavaroista. Arvolisän määräytymisperiaatteet ovat samat kuin normaalissa verotuksessa kotimaassa. Arvolisä peritään tullauksen yhteydessä kun tuodaan tavaraa kolmansista maista. Arvonlisän kannosta vastaa tullilaitos. Tuonnin yhteydessä voidaan periä myös valmisteveroa. Valmisteveroa kannetaan, jos maahantuoja on valmisteverotuksessa rekisteröimätön elinkeinoharjoittaja, joka ei ole rekisteröitynyt tullin asiakas tai jos maahantuoja on matkustaja. (Melin 2011.)

### **3.6 Tuontikaupan rajoitukset ja tilastointi**

Tuonnin rajoituksen tarkoituksena on rajoittaa kilpailevien tuotteiden tuontia kolmansista maista ja valvoa näin ollen tällaisen tuonnin määrää. (Fintra 2002). Tuonti voidaan määrittää joko luvanvaraiseksi tai tavaralle voidaan määrittää tuontikiintiö. (Melin 2011.)

Teollisuustuotteiden tuontirajoitusten pariin kuuluvat tietyt tekstiili- ja vaatetus- ja terästuotteet. Näiden tavaroiden tuontia varten tarvitaan tuontilisenssi. Tuontilisenssit näille tavaroille haetaan Tullista. Suomen omasta käyttötariffista ja *DDS/TARIC-kyselyohjelmasta* löytyy tiedot todistusvaatimuksista ja asianomaisen tavaranimikkeen ja alkuperämaan yhteydestä. (Rajoitukset ja Kiellot.) Tullilla on oma rajoituskäsikirja, johon on kerätty keskeiset vienti-, tuonti- ja kauttakulkurajoitukset ja jossa Tulli on määrätty valvontaviranomaiseksi. Nämä rajoituskäsikirjat julkaistaan vain nettiversiona. (Tullin Rajoituskäsikirja 2013.)

Tuontikaupan tilastointia varten tullin kerää tullin ilmoitusten perusteella tarpeelliset tiedot. Tuonnissa kolmansista maista ei tarvita erillistä tilastointi-ilmoitusta. (Fintra 2002.)

## 4 TUONTITULLAUS

Tässä kappaleessa käsitellään tuontitullausta. Kuvailtaan aluksi lyhyesti tuontitapahtuma ja sen jälkeen käsitellään erilaisia tuontitullimuodollisuuksia. Lopuksi perehdytään TARIC:in ja siihen mihin ja miten sitä käytetään.

### 4.1 Tuontitapahtuma tullauksen kuvaus

*Tuonnilla* tarkoitetaan tavaran tuomista Suomeen EU:sta tai EU:n ulkopuolisesta maasta. EU:n ulkopuolelta tuotavasta tavarasta täytyy tehdä tulliselvitys ennen kuin sen saa myydä tai ottaa käyttöön. Yleisin tullaus menettely on luovutus vapaaseen liikkeeseen, jolloin luovutuspäätöksen saatua, saa tavaran myydä tai ottaa käyttöön. (Tulli 2014.)

Kolmansista maista tavaraa tuotaessa täytyy tavaralle tehdä tullilmoitus ja maksettava tavarahan kohdistuvat tullit ja arvolisäverot. Nämä määräytyvät tullinimikkeen, tullausarvon ja alkuperän mukaan. Alkuperän perusteella voi saada oikeuden alempaan tulliin tai tullittomuuden. Tämä kuitenkin vaatii alkuperätodistuksen lähetyksensä. Tämä asiakirja on liitettävä tullilmoitukseen. (Tulli 2014.)

Tullien ja muiden verojen maksamiselta voi myös välttyä tai olla oikeutettu alempaan tulliin mikäli on mahdollista käyttää erityismenettelyjä tuonin yhteydessä. Erityismenettelyillä tarkoitetaan taloudellisesti vaikuttavia tullimenettelyjä, joiden tarkoituksena on edistää EU:ssa toimivia yrityksiä ja niiden kansainvälistä kilpailua. Tarkoituksena on parantaa vientimahdollisuuksia, esimerkiksi tekemällä mahdollisimman hyvät edellytykset jalostettujen tuotteiden valmistukselle, sekä viennille EU:n tuottajien yhteisiä etuja loukkaamatta. (Tulli 2014.)

Luovutus vapaaseen liikkeeseen on suhteellisen yksinkertainen tulliselvitysprosessi. Ensin tehdään tullille tullilmoitus. Tulli-ilmoitukselle tutkitaan tuontiedellytyksiä, joita tullattava tavara vaatii. Esimerkiksi, onko sillä tuontirajoituksia? Alkuperäselvitys? Täytyykö ottaa näytteitä tai tehdä tutkimuksia tai tavaratarkastusta? Tämän tullilmoittaja vastaa, kun tullilmoitus on tehty. Tulli voi pyytää tarvittavia liiteasiakirjoja tarkastettavaksi. (Melin 2011, 257)

Tullauspäätöksen saamisen jälkeen on maksettava tullit ja arvolisäverot tullin antamalla laskulla. Kun suoritus näkyy tullin tilillä, saadaan luovutus päätös ja tavara on valmis luovutettavaksi vapaaseen liikkeeseen. Kaikki tullaukset täytyy arkistoida ja arkistointi vastuu on tuojalla. (Melin 2011, 257)

Tavaran tullauksia on mahdollista tehdä monella tapaa. Niitä voi tehdä joko virtuaalisesti internetissä tai manuaalisesti käsin täyttämällä SAD-lomakkeen. SAD-lomake on käsin täytettävä lomake, johon täytetään kaikki samat tiedot kuin sähköisesti tehdyllä tullauksella. Nykyisin SAD-lomaketta käytetään tuontitullauksien tekemiseen harvoin, sillä kaikki voidaan nykyään tehdä internetissä. Ainoa tullausmuoto, joka tehdään SAD-lomakkeella, on tullivarastoon tullaus. Tälle ei ole ainakaan vielä tullut sähköistä menettelyä.

## **4.2. Tullimenettelyt**

### **4.2.1 Tavaran luovutus vapaaseen liikkeeseen**

Tämä on niin sanottu normaali tuonti, jossa tavara tullataan maahan ja siitä maksetaan tullit ja verot. Tavaran luovutus vapaaseen liikkeeseen on yleisin ja eniten käytetty tullausmuoto Suomessa. Tämä menettely antaa tavaralle yhteisötavaran tullioikeudellisen aseman. (Ahkila-Niemi 2014.)

Kun tavara on luovutettu vapaaseen liikkeeseen, sen tullioikeudellinen asema muuttuu yhteisötavaraksi kolmansien maiden tavarasta. Jotta saadaan tavaralle vapaaseen liikkeeseen luovutuksen status, täytyy tullille antaa *tulli-ilmoitus* tullattavasta tavarasta. Tällä kyseisellä ilmoituksella ilmoitetaan tuontiverotuksen kannalta oleelliset seikat: tavaran tullinimike, arvo, paino, paljous ja alkuperä. Yleensä tulli-ilmoitukselle ilmoitetaan vielä asiakirjoiksi, kauppalasku, tullausarvoilmoitus, mahdolliset alkuperätodistukset, lisenssit ja luvat. Nämä asiakirjat on oltava tullin tarkastettavissa tullin niitä pyytäessä. (Tulli 2010.)

Vapaaseen liikkeeseen tullauksessa on mahdollisuus tullata tavaroita kokonaan tullitta tai tullitariffin mukaista alempaa tullia käyttäen. Tällaiseen tavanomaisuudesta poikkeavaan vaaditaan lupa tulliviranomaiselta. Lupaa voidaan hakea ja myöntää myös käyttäen tulli-ilmoitusta. Tullittomuutta ja alempaa tullia on mah-

dollista tavaralle tietyn käyttötarkoituksen mukaan. Tavarat ja niiden käyttötarkoitukset on määriteltä Taricissa, joka on yhdistetty nimikkeistö, jota käytetään ympäri maailmaa. Sieltä löytyvät tullinimikkeet ja niille määritellyt tullitariffit. (Tulli 2010.)

#### **4.2.2 Sisäinen jalostus**

Sisäinen jalostusmenettely on taloudellisesti vaikuttava tullimenettely. Sen käyttö mahdollistaa tavaroiden jalostamisen erilaisilla toiminnoilla silloin kun jalostetut tavarat on tarkoitus jälleenviedä (suspensiojärjestelmä) tai viedä yhteisön tullialueelta (tullinpalautusjärjestelmä). (Tulli 2010.)

*Suspensiojärjestelmä* mahdollistaa tavaroiden tuonnin yhteisön tullialueelle tullessa ja kauppapoliittisia toimenpiteitä soveltamatta. Arvonlisäveron kantamattomuuden perusteena ovat arvonlisäverolain säännökset, joiden mukaan tavaraa ei ole vielä maahantuotu yhteisön alueelle. Tullin ja arvonlisäveron määrästä voi tulli kuitenkin vaatia vakuuden. Suspensiojärjestelmää käytetään, kun hakijalla on tarkoitus jälleenviedä jalostetut tuotteet yhteisön tullialueelta. (Tulli 2010.)

Suspensiojärjestelmän käyttö on mahdollista myös silloin, kun tavaroihin ei sovelleta tulleja ja niitä kuitenkin koskettavat kauppapoliittiset toimenpiteet (mm. tuontiluvat, -lisenssit). (Tulli 2010.)

Sisäisen jalostusmenettelyn jalostustoimintoja ovat tavaroiden käsittely, asennus, kokoonpano, valmistus, korjaus, entisöinti ja kunnostaminen sekä tiettyjen sellaisten tavaroiden käyttö, jotka eivät sisälly varsinaisesti jalostettuihin tuotteisiin, mutta mahdollistavat niiden tuottamisen tai helpottavat sitä ja voivat kulua loppuun käytön aikana (tuotannon apuvälineet). (Tulli 2010.)

*Tullinpalautusjärjestelmässä* tavarat asetetaan vapaaseen liikkeeseen, jolloin niistä maksetaan tulli ja arvonlisävero ja muut maksut. Vakuudet varataan säännösten mukaisesti luovutettaessa vapaaseen liikkeeseen. Tullinpalautusjärjestelmää käytetään, kun koko tuotavaa erää ei ole tarkoitus jatkojalostaa vientiä varten, vaan osa jalostetuista tuotteista jää yhteisön tullialueelle. (Tulli 2010.)

Tullinpalautusjärjestelmässä kannetut tullit ja muut maksut voidaan palauttaa tai peruuttaa päättävän viennin tai muun tullien palauttamiseen oikeuttavan toimenpiteen jälkeen tekemällä valvovalle tullille hakemuksen. Tullinpalautusjärjestelmää ei voi käyttää tilanteessa, jossa tuontitavaroihin sovelletaan tuontilisenssiä, kiintiöjärjestelmää, kun tuontitavaroista on esitettävä EU:n yhteisen maatalouspolitiikan mukainen ns. vakiotuontitodistus tai jalostetuille tuotteille on vahvistettu vientimaksu tai vientituki. (Tulli, 2010.)

Kolmansista maista tulevan tavarán voi asettaa sisäiseen jalostuksen menettelyyn tapauksissa, joissa on tarkoituksena on jälleen viedä tavara yhteisön tullialueelta. (Ahkila-Niemi 2012). Sisäiseen jalostukseen on hankittava lupa kyseisen valtion tulliviranomaiselta etukäteen. Suomessa tätä lupaa haetaan Tullihallitukselta tai tullipiireiltä. (Melin 2011, 266)

Sisäiselle jalostukselle tarvitaan perusteet. Perusteita sisäiselle jalostukselle ovat: jalostetut tuotteet jälleen viedään yhteisöalueelta, yhteisössä toimiville tuottajille ei aiheutu haittaa jalostuksesta, jalostuksen suorittajien on oltava yhteisöön asettuneita tai tuotavat tavarat pitää voida tunnistaa jalostetuista tuotteista. (Melin 2011, 266-267)

EU:hun asettautuneille yrityksille tai henkilölle voidaan myöntää sisäisen jalostuksen lupa. Yrityksen tai henkilön jolle lupa myönnetään, on itse jalostettava tuotetta tai heidän on teetettävä tuotteen jalostus alihankintana. Käytettävänä on kaksi erilaista lupamenettelyä, tavanomainen lupamenettely ja yksinkertainen lupamenettely. (Melin 2011.)

*Tavanomainen lupamenettely* on menettely, jossa haetaan lupa etukäteen tullilomakkeella Tullin lupakeskukselta sähköpostitse osoitteesta [keskus@tulli.fi](mailto:keskus@tulli.fi) tai postitse osoitteesta Tullin lupakeskus, PL 56, 90401 Oulu. Hakemuksen allekirjoittajan täytyy olla henkilö, jolla on nimenkirjoitusoikeus yrityksessä. Jos tällainen henkilö ei ole paikalla täytyy allekirjoittajan saada nimenkirjoitusoikeuden omaavalta henkilöltä valtakirja. (Tulli 2010.)



*Yksinkertaistetussa lupamenettelyssä* haetaan lupa tullilta tullilomituksen yhteydessä. Tällöin vaaditut lisätiedot kirjataan tullilomakkeelle tai sähköisessä ilmoituksessa lisäkoodeilla ilmoitukselle. Kirjallinen yhteisölupa tarvitaan, kun menettelyyn asettaminen ja päättäminen tapahtuu kahden tai useamman jäsenvaltion alueella. Tullin sivuilta löytyvät nämä lomakkeet. (Tulli 2010.)

Sisäisen jalostuksen menettelylle asetetaan määräaika. Tämän määränajan asettelee tulliviranomainen. Tämä tarkoittaa aikaa jossa kaikki muut kuin yhteisötavarat on jälleen vietävä tai vietävä tai tavaroille täytyy osoittaa jokin muu tulliselvitysmuoto. Tulliviranomaisen asettama määräaika alkaa, kun tavarat on asetettu sisäiseen jalostukseen. Kun jalostetuille tuotteille määritellään uusi tulliselvitysmuoto, sisäinen jalostus loppuu. (Melin 2011, 267.)

Taloudellisesti vaikuttavalla tullimenettelyllä toteutetaan EU:n tullipolitiikkaa. Sisäisellä jalostuksella yritetään rohkaista ja helpottaa yhteisössä toimivien yritysten kansainvälistä kilpailukykyä, parantaa vientimahdollisuuksia luomalla suotuisat edellytykset jalostettujen tuotteiden viennille yhteisön yrityksiin keskeisiä etuja loukkaamatta. Sisäisessä jalostuksessa ei tuontitullauksen yhteydessä veloiteta tulleja eikä arvolisäveroa, mutta muuten sisäiseen jalostukseen käytetään samaa menetelmää kuin vapaaseen liikkeeseen tullauksessa. Sisäisellä jalostuksella taataan, ettei tullitariffista koidu vaikeuksia viennille ja eritoten vientiteollisuudelle. Tämän takia sisäiselle jalostukselle on asetettu perusteet mistä aiemmin mainittiin. (Hörkkö 2010, 132-133; Tulli 2010.)

Yritykset ovat jaoteltuna heidän verointressiinsä suhteutetun taloudellisen riskin mukaan vakuusluokkiin. Vakuusluokitukseen vaikuttaa myös edustajuusmuoto. Välillistä edustusta ei voi käyttää taloudellisesti vaikuttavissa menettelyissä. Suspensiojärjestelmässä varataan vakuus tullin ja arvonlisäveron määrästä. Asiakkaan vakuusluokitus määrittelee vakuuden määrän. Tullinpalautusjärjestelmässä vakuusmääritelmä toimii samoin kuin vapaaseen liikkeeseen luovutuksen menettelyssä. Varattava vakuus on aina 100 prosenttia tullivelan osalta ja asiakkaan vakuusluokitus määrittelee arvonlisäveron vakuuteen tarvittavan määrän. Tullilas-kun suoritus vapauttaa vakuuden. (Tulli 2010.)

#### 4.2.3 Ulkoinen jalostus

Ulkoinen jalostus on yhteisö alueen ulkopuolista alihankintaa, jossa tavara vie­dään yhteisön ulkopuolelle väliaikaisesti edelleen jalostukseen. Kun tavara vie­dään ulkoiseen jalostukseen, kannetaan siitä silloin vientitullit, muut vientimuodollisuudet ja sovelletaan vielä kauppapoliittiset toimenpiteet. Kun ulkoisesta ja­lostuksesta tuodaan tavarat takaisin, luovutetaan ne vapaaseen liikkeeseen EU:n alueelle, ilman että siitä joutuu kantamaan tuontitulleja lainkaan tai että tuontitul­lia kannetaan vain osittain. (Melin 2011, 269.)

EU:n alueella vapaassa liikkeessä olevat tavarat voidaan yleensä kaikki asettaa ulkoiseen jalostukseen. On kuitenkin tavaroita, joita ei voida asettaa ulkoiseen jalostukseen. Esimerkiksi tavarat joiden tuontitulli peruutetaan viennin perusteel­la, joiden tuontitulli palautetaan, tavarat jotka on ennen vientiä luovutettu vapaa­seen liikkeeseen tullitta tai tavarat joiden viennistä saa veronpalautuksen. (Melin 2011, 269.)

Ulkoiseen jalostukseen täytyy myös hankkia lupa. Lupa myönnetään yleensä ja­lostustoiminnan teettävälle henkilölle tai yritykselle, joka on sijoittunut yhteisöön. Joissain tapauksissa luvan voi saada myös vientimyyjä. (Melin 2011, 269.)

Niin kuin sisäisessä jalostuksessa myös ulkoisessa jalostuksessa on käytettävissä kaksi erilaista lupamenettelyä. Tavanomainen lupamenettely on yksi menettelyta­pa ja yksinkertaistettu lupamenettely on toinen. (Melin 2011, 269.)

Tavanomainen lupamenettely: tässä menettelyssä haetaan lupaa Tullihallitukselta tai tavar­an läheisyydessä olevalta tullipiiriltä menettelyn soveltamiseen etukäteen. (Melin 2011, 269.)

Yksinkertaistettu lupamenettely: tässä menettelyssä lupa menettelyn soveltami­seen haetaan samalla kun tehdään tulli-ilmoitusta. Tällöin annetaan vaaditut lisä­ tiedot tulli-ilmoitukselle. Jos menettelyyn asettaminen ja päättäminen tapahtuvat kahden tai usean eri EU:n jäsenvaltion alueella tarvitaan tällöin kirjallinen yhteis­ölupa. (Melin 2011, 269.)

Soveltamiseen liittyvät ehdot varmistetaan lupaa myönnettäessä ja tuotteen palauttamiselle ulkoisesta jalostuksesta asetetaan määräaika. Tämän määräajan kuluessa tavarat on palautettava ulkoisesta jalostuksesta takaisin. Kun tavaraa tuodaan, on tulliviranomaisen voitava todeta, että nämä tavarat jotka ovat olleet jalostuksessa, on valmistettu juuri siitä väliaikaisesti viedystä tavarasta. (Melin 2011, 269.)

#### **4.2.4 Tullivarasto**

Tullin asiakas tai asiakkaan välikäsi, joka on tullin asiakas voi hakea lupaa EU:n ulkopuolelta tuotujen tavaroiden varastointia varten. Syitä tällaiselle luvan hakemiselle voi olla esimerkiksi se, että tuontitullin osuus on merkittävä. Kun tavarat ovat varastointimenettelyssä, niistä ei kanneta tullia eikä arvolisäveroa. Tullivarastossa olevat tavarat voivat odottaa myös tuontiin tarvittavia lupia tai lisenssejä. Tullivarastointi mahdollistaa sen valinnan, mikä sopii lopulliseksi tullimenettelyksi. Mikäli tavara jälleen viedäänkin tullivarastosta, ei siitä tarvitse maksaa tulleja ja arvolisäveroa lainkaan. (Tulli 2014.)

Tullivarastot ovat joko tulliviranomaisten pitämiä tai jonkun yhteisöön sijoittautuneen yritysten perustamia tullin valvomia alueita, joissa voi varastoida tavaraa tiettyin edellytyksin tullaamattomana. Nämä varastot ovat joko yksityisiä tai yleisiä tai pelkästään varaston pitäjän tarkoitukseen tarkoitettuja. Maahantuotu tavara voidaan väliaikaisesti verottomasti varastoida tiettyjen menettelyiden ja ehtojen mukaisesti. (Melin 2011, 260.)

Tullivaraston pitämiselle on anottava lupa Tullilta. Luvan antaa tulliviranomainen, mutta lupa edellyttää, että vakuutta on aina veroriskin varalle. Tulliviranomainen tarkastaa tilat ja yksilöi ne hyväksytyksi tullivarastoksi. Vähittäiskauppaa varten ei myönnetä tullivarasto lupaa. (Melin 2011, 260.)

Tullivaraston pitämiselle on tietyt ehdot, jotka vahvistetaan kirjallisella hakemuksella. Ehtona on muun muassa, että varastojen pitäjät ovat vastuussa siitä, että tullivarastoon asetetut tavarat pysyvät tullivalvonnassa, varastoinnista johtuvien velvollisuuksien ja erityisehtojen täyttämisestä. (Melin 2011, 260). Nämä ehdot voidaan jakaa luvassa esimerkiksi niin, että joku toinen henkilö/yritys ottaa varaston-

pitäjän velvollisuudet ja oikeudet kontolleen, mutta kaksi ensimmäistä velvollisuutta on aina varastoonpanijalla oli tilanne mikä tahansa. (Melin 2011, 260.)

#### **4.2.5 Väliaikainen maahantuonti**

Väliaikainen maahantuonti on myös taloudellisesti vaikuttava tullimenettely. Myös sen soveltamiseen vaaditaan tulliviranomaisen lupa. Luvan haltijan ei tarvitse olla yhteisöön sijoittautunut, kuten esimerkiksi sisäisen jalostuksen menettely vaatii. Väliaikaista maahaantuontia voi hakea muille kuin yhteisötavaroille, jotka tuodaan yhteisöön määräajaksi laissa säädettyihin tarkoituksiin käytettäväksi. Tätä menettelymuotoa käytetään silloin, kun kolmannen maan tavaroita jalostetaan tai korjataan. Väliaikainen maahantuonti eroaa muista taloudellisesti vaikuttavista menettelyistä siten, että tavarat on jälleenvietävä yhteisön alueelta muuttumattomina; samassa tilassa kuin menettelyyn asetettaessa. (Tulli 2010.)

Väliaikainen maahantuonti voi olla kokonaan tai osittain tuontitullitonta. Osittaista tullittomuutta voidaan käyttää kun tuontitullittoman väliaikaisen maahantuonnin edellytykset eivät täyty. Esimerkkinä voisi olla arvokas työkonetta, jota käytetään ennalta määrättyssä projektissa määritellyn ajan, ja jolle ei käyttötarkoituksen vuoksi voida myöntää täysin tullitonta väliaikaista maahantuontia. Käytännössä tätä harvoin sovelletaan. (Tulli 2010.)

Väliaikaisessa maahantuonnissa käytetään useimmiten yksinkertaista lupamenettelyä. Tällöin asiakas antaa heti täydellisen tulli-ilmoituksen luvan myöntämistä varten. (Tulli 2010.)

Väliaikaiselle maahantuonnille asetetaan määräaika, mihin mennessä tavarat on jälleenvietävä tai asetettava muuhun tullimenettelyyn. Tavarat on jälleenvietävä muuttumattomina, niiden tilan on oltava sama kuin menettelyyn asetettaessa. (Tulli 2010.)

#### 4.2.6 Passitus

Passitus on tullimenettely muoto, jonka avulla tavarat voi kuljettaa tullivalvonnassa sopimusmaiden läpi maksamatta tulleja ja muita maksuja. Tämä tullimenettely on tehty kansainvälisen kaupankäynnin helpottamiseksi, tällä menettelyllä voidaan kuljettaa tavarat mahdollisimman lähelle määränpäättä, missä ne tulliselvitetään. Passitusmenettelyssä tavara kuljetetaan tullivalvonnassa lähtötoimipaikasta määrätullitoimipaikkaan. Tullisineteillä sinetöidään lastitila, jossa tavara kuljetetaan, sillä tämä helpottaa tavaratunnistamista ja rajanylitystä. (Tulli 2010.)

Tämä tullimenettely edellyttää vakuuden antamisen. Passitusta vastaan vaaditaan tapauskohtaisesti tullien ja verojen määrää vastaava vakuus. Tämä siitä syystä, että passitusmenettelyä pidetään veroetuuteen liittyvänä toimenpiteenä tai tullien maksamista lykkäävänä toimenpiteenä. Passituksesta vastaavan on annettava käteistalletuksena vakuus tai osoitettava omissa nimissään oleva yleisvakuustodistus lähtötullitoimipaikalle. Tämä kaikki on annettava siksi, koska passituksesta vastaavalla on vastuu siitä, että heillä on esittää passitusmenettelyyn asetettujen tavaroiden muuttumattomuus määrätullitoimipaikassa ja heidän täytyy noudattaa menettelyä koskevia määräyksiä. Lähtötullitoimipaikka vapauttaa tai palauttaa vakuuden määrätullitoimipaikkaan, kunnes ovat saaneet tiedon tavarat oikeanmuokaisuudesta. Hyväksyttävä vakuus on myös kiinteä vakuus eli noin 7000 euron arvoinen voucher eli *TC32-tosite* yksittäisestä vakuudesta. On olemassa myös poikkeuksia, jolloin ei tarvitse antaa vakuutta. Esimerkiksi ilmakuljetuksissa, tai kun kuljetetaan tavaroita Reinillä ja sen väylillä, kun kuljetetaan tavaraa putkijohdoissa ja jos jäsenvaltio suorittaa rautatieyhtiön kuljetuksia. (Tulli 2010.)

Passitusmenettelyä voidaan soveltaa esimerkiksi seuraaviin tapauksiin. Tullaamaton tavara, joka ei ole yhteisötavaraa liikkuu yhteisön sisällä paikasta A paikkaan B. Esimerkiksi saapumispaikasta määrätullitoimipaikkaan tai tullialueen sisällä paikasta toiseen. Tullaamaton, muu kuin yhteisötavara, liikkuu tullialueelta esimerkiksi tullivarastosta poistumispaikkaan, jonka kautta se kuljetaan tai jälleen vietään tullialueelta. Maataloustuotteet, jotka ovat yhteisön alkuperää, ja joille maksetaan viennin perusteella vientitukea, kuljetetaan tullialueelta EFTA-maahan tai

yhden tai useamman EFTA maan kautta kolmanteen maahan. Viimeisenä yhteisötavarat, joita kuljetetaan yhteisöalueen osasta toiseen jonkin kolmannen maan kautta. (Tulli 2010.)

Passitusmenettelyä voi käyttää yhteisön tullialueella ja EFTA-maissa. Tämä menettely perustuu EU:n laatimaan tullikoodeksiin ja soveltamisasetukseen. EU ja EFTA-maiden välillä on sovittu passitusmenettelystä passitussopimuksella. (Tulli 2010.)

*Yhteisön passitusmenettely eli T-passitus*, tämä passitus tapahtuu sähköisellä passitusjärjestelmällä, jossa tiedonvaihto lähtö- ja määrätoimipaikan välillä kulkee sähköisesti. Jos sähköinen järjestelmä on poissa käytöstä, käytetään varamenettelyjärjestelmää. *Varamenettely* on paperimenettely *OTS eli Old Transit System*. Suomessa varamenettelyssä käytetään SAD-lomakkeen sivuja yksi, neljä ja viisi. (Tulli 2010.)

Sähköisen järjestelmän passitus toimii siten, että lähtötullitoimipaikan luovuttaessa tavarat passitusmenettelyyn, siirtyvät passituksen tiedot heti sähköisesti passitusilmoituksella annettuihin raja- ja määrätullitoimipaikkojen sähköisiin passitusjärjestelmiin. Rajatoimipaikkoina passitusmenettelyssä toimii kaikki ne EU ja EFTA-maiden rajoilla olevat tullitoimipaikat, joiden kautta passitusmenettelyssä olevat tavarat poistuvat tai saapuvat toisen alueelle. Kuljettajan saapuessa rajatullitoimipaikkaan, on hänen esitettävä saateasiakirja. Rajatullitoimipaikka hakee MRN numerolla passituksen tiedot passitusjärjestelmästä ja vahvistaa tällä tavalla rajanylityksen. Passitusjärjestelmästä lähtee rajanylitysvahvistus vahvistus lähtötullitoimipaikkaan. Määrätullitoimipaikka vahvistaa passitusjärjestelmään tavaroiden saapumisen heti. Kun kuorma on purettu, välittyy siitä myös ilmoitus lähtötullitoimipaikkaan. (Tulli 2010.)

Passitusmenettelyssä kuljettaja on vastuussa tavaroista koko kuljetuksen ajan. Kuljettajasta tulee tullivelallinen, jos hän siirtää tavarat tahallisesti pois tullivalvonnasta. *Force majeure* tilanteissa voidaan poiketa sitovasta kuljetusreitistä jos huonojen sääolojen vuoksi, onnettomuuden tai jonkun muun vastaavan tilanteen vuoksi. Kuitenkin sinetin saa poistaa vain tullin valtuuttama henkilö tai tullin itse.

Jos sinetti menee rikki kuljetuksen aikana, on kuljettajan välittömästi pyydyttävä kyseisen valtion tulliviranomaista sinetöimään kuljetuksen uudelleen ja vahvistamaan uuden sinetin numerot asiakirjalle. Jos on pakollista lastata tavarat toiseen ajoneuvoon, on tämän tapahduttava tullivalvonnassa. Uhkaavan vaaran esimerkiksi tulipalon sattuessa, voi lastin purkaa oma-aloitteisesti ja ilmoittaa tapahtuneesta tulliviranomaiselle todistuksien kera saadakseen uuden sinetin. Onnettomuustilanteissa viranomaisvahvistuksen voi pyytää myös poliisilta. (Tulli 2010.)

Passitusjärjestelmässä passitus jakautuu kahteen osaan, *yhteisön sisäiseen passitukseen eli T2-passitukseen* ja *yhteisön ulkoiseen passitukseen eli T1-passitukseen*. Näissä molemmissa yhdellä passitusasiakirjalla voidaan kuljettaa tavaraa yhdestä lähtöpaikasta yhteen määrätoimipaikkaan. Tässä samassa kuljetuksessa voi olla useita eri tavaraeriä eri lähtöpaikasta eri määräpaikkaan, kuitenkin näillä kaikilla tavaraerillä tulee olla oma passitusasiakirja. (Tulli 2010.)

Ulkoisessa passitusmenettelyssä eli T1-passituksessa kaikki muut kuin yhteisötavarat voi liikkua tullivalvonnan alaisena yhteisön tullialueella tuontitullitta/ilman muita maksuja. Näihin sovelletaan kauppapoliittisia toimenpiteitä. (Tulli 2010.)

Sisäisessä passitusmenettelyssä eli T2-passituksessa vain yhteisötavarat voivat liikkua yhteisön tullialueella paikasta A paikkaan B kolmannen maan kautta ja silti säilyttävät tullioikeudellisen asemansa. (Tulli 2010.)

*TIR-Carnet* menettelyä käytetään koko Euroopassa, joissain Pohjois-Afrikan maissa, Lähi- ja Keski-idän joissain osissa, Yhdysvalloissa, Kanadassa ja Chilessä sekä Uruguayssa. Kaikki nämä edellä mainitut ovat mukana TIR-yleissopimuksessa. Euroopan jokainen jäsenvaltio on kuitenkin oma yksittäinen sopijapuoli, myös EU on sopijapuolena. Passitusalue on tällöin laajempi huomattavasti kuin pelkästään yhteisön passitusta käytettäessä. (Tulli 2010.)

Passitusmenettely päättyy kun tavara on purettu määräpaikassa ajoneuvosta. Sähköisessä passitusjärjestelmässä passitusmenettelyn päättymisestä tulee tieto reaaliajassa lähtötoimipaikkaan. Jos tätä sanomaa ei ole tullut määräajan kuluessa, on lähtöpaikan tiedusteltava määräpaikasta passituksesta vastaavalta henkilöltä tieto-

ja tästä. Jos taas tavarat ovat kadonneet tämän menettely aikana, tällöin lähtöjäsenvaltion oma tulliviranomainen selvittää, minkä valtion alueella tavara on kadonnut. Jos ei voida näyttää toteen, minkä valtion alueella tavara on kadonnut, tullivelan joutuu lähtöjäsenvaltio kantamaan. (Tulli 2010.)

#### 4.2.7 Tullinimikkeet

Tuotavalle tavaralle on aina oltava tullinimike. Tullinimike määrittelee kyseisestä tavarasta kannettavan tullin. Jos tullia ei kanneta lainkaan tai kannetaan alempaa tullia, niin mitä lisävaatimuksia sille on. Tavarán nimike etsitään EU:n TARIC-hakupalvelun nimiseltä internet sivustolta. TARIC luokittelee tavaralle ensisijaisen nimikkeen ja käyttötariffin jaksojen ja ryhmien huomautusten sanamuodon perusteella. Nimikkeillä voi olla mahdollisia lisävaatimuksia tai tuontirajoituksia kuten aikaisemmin jo mainittiin. Nimike koostuu kymmenestä numerosta. (Tulli 2014.)

TARIC-hakuohjelma sisältää voimassaolevat nimikkeet ja niihin kuuluvat nimiketekstit ja alaviitteet, tullit tuonnissa EU:n ulkopuolelta olevista maista, EU:n lainsäädännössä asetetut tariffitoimenpiteet, esimerkiksi polkumyyntitullit. TARIC:sta löytyy myös EU:n vienti- ja tuontirajoitukset sekä kiellot. (Tulli 2014.)

*CN-nimikkeistö* (*Combined Nomenclature*) on Euroopan yhteisön yhdistetty nimikkeistö. CN-nimikkeistön 8-numeroisia nimikkeitä käytetään yleisesti vienti-ilmoituksissa ja sisäkaupan tilastoilmoituksissa. CN-nimikkeistöön muokataan vuosittain ja seuraavan vuoden nimikkeistö, joka tulee voimaan vuoden alussa, julkaistaan lokakuun loppuun mennessä yhteisön virallisessa lehdessä. Tämä nimikkeistö löytyy myös tullin sivuilta. (Tulli 2014.)

*HS-nimikkeistö* on harmonoidun järjestelmän nimikkeistö. WCO eli Maailman tullijärjestö julkaisee kansainvälisten kauppatavaroiden tavarán koodaus-, ja tavarankuvausjärjestelmän eli HS-nimikkeistön. Tähän nimikkeistöön sisältyy nimikkeistön jaksot ja ryhmät sekä niiden huomautustekstit, nelinumeroiset päänimikkeet ja kuusinumeroiset alanimikkeet sekä nimikkeistön yleiset tulkintasäännöt. HS-nimikkeistä on pohjana Taric- ja CN-nimikkeistöille. (Tulli 2014.)



AHA Logisticsilla etsitään usein asiakkaan puolesta hänen tavaroidensa tullinimike. Tuonti-tullausta tehdessä tarkistamme saamamme nimikkeen oikeellisuuden ja siihen liittyvät ehdot ja lisävaatimukset TARIC:sta. Tullinimikkeen etsiminen voi olla haasteellista, sillä sen määrittämiseen tarvitaan usein tarkkaa tietoa tavarasta ja sen käyttötarkoituksesta.

Nimikettä etsitään TARIC internet sivustolta. Sieltä valitaan tavarakoodin vierestä ”selaa” kohta, mikä avaa kaikki nimikkeet. Nämä ovat jaettu jaksoihin tavarankäyttötarkoituksen mukaan ja sen mukaan mitä materiaalia tavara on. Tämän jälkeen valitaan oikea jakso ja tämän jakson alta avautuu eri ryhmiä mihin tavara voi kuulua. Valitaan oikea ryhmä johon tavara kuuluu.

Ryhmän valinnan jälkeen avautuu lisää vaihtoehtoja, joista valitaan oikea kohta. Tämän jälkeen avautuu nelinumeroinen numerosarja, joka kertoo jo suuntaa nimikkeen numerosarjalle.

Nimike koostuu kymmenestä numerosta, joista ensin näkyvillä on neljä numeroa. Valikkoon syvemmmälle porauduttaessa tarkentuu tavarankäyttötarkoituksen ominaisuudet ja nimikkeeseen saadaan lisää tarkentavia numeroita. Lopulta on tavarankäyttötarkoituksen kaikki toiminnalliset ja tuotteelliset tiedot selvitetty ja 10 numeroinen nimike tiedossa.

Eli kaikki kymmenen numeroa on löydetty ja tavaranimike selvillä selityksineen. Selville saadaan tavarasta kannettava tulli prosentti sekä mahdolliset lisävaatimukset ja lisäehdot. (TARIC 2014.)

## **5 ASIAKIRJAT JA TOIMITUSLAUSEKKEET**

Tässä kappaleessa käsitellään yleisimmät asiakirjat, joita tuontitullauksen tekemiseen tarvitaan. Kappaleessa kerrotaan myös mitä ovat tuontilisenssit. Kappaleessa tullaan myös käymään läpi toimituslausekkeista Incoterms®2010- lausekkeet.

### **5.1 Kauppalasku**

Commercial Invoice eli Kauppalasku on selvitys ostajalle kaupan aiheuttamasta maksuvaatimuksesta. Kauppalaskun perusteella ostaja voi maksaa tavaran myyjälle. Kauppalasku on tärkeä asiakirja niin ostajalle kuin myyjällekin. Myös tulliviranomaisille, huolitsijalle, tavaran kuljettajalle, pankeille ja agenteille kauppalasku on myös tärkeä, sillä se sisältää paljon tietoa kaupasta. (Melin 2011, 89.)

Kauppalaskun tulisi sisältää kaikki tiedot myyjästä ja ostajasta, sekä heidän osoitteensa, kauppalaskun asettamispäivä, tavaran myytävä määrä, tavaraerien merkit, laji, bruttopaino sekä kollien numerot. Kauppalaskulta tulee myös löytyä jokaisen tavaran hinta ja mahdollinen alennus ja alennusperuste, maksuehto, sekä toimitusehto. Jos kauppalaskulla olevalla tavaraerillä on enemmän kuin yksi tullinimike, on kaikki nimikkeet merkittävä kauppalaskulle. (Melin 2011, 110.)

Kauppalasku on perusasiakirja ulkomaankaupassa ja se on pohja monelle muulle asiakirjalle, jota ulkomaankaupassa käytetään. Kauppalaskun laatimisessa tulee olla huolellinen, sillä virheet voivat tämän myötä toistua muissa asiakirjoissa. (Melin 2011, 89.)

Kauppalaskun esimerkki dokumentti löytyy liitteestä kaksi.

### **5.2 Proformalasku**

Proformalasku eli Proforma Invoice on sisällöltään samankaltainen kuin kauppalaskukin, ainoastaan proformalasku ei tuo maksuvelvoitetta saajalleen. Proformalaskua ei siis voi käyttää kauppalaskuna.

Proformalaskua käytetään esimerkiksi kun ollaan lähettämässä messuille tavaroita tai joitain tavaränäytteitä johonkin. Proformalaskulla arvo ilmoitetaan esimerkiksi

näin ”Value for customs purposes only...”. Proformalaskua käytetään myös remburssin avaamista varten, koska avaajapankille tulee aina ilmoittaa lähetyksen arvo. Proformalaskua voidaan käyttää myös jos ostaja tarvitsee esimerkiksi tuontilisenssin tai tuontiluvan. Tätä laskua voidaan käyttää myös, mikäli ollaan toimittamassa osa-tai jälkitoimituksia, joista on veloitettu kauppalaskulla jo hinta. (Melin 2011, 92.)

### 5.3 Pakkausluettelo

Packing list eli pakkausluettelo on asiakirja, jossa ilmaistaan mitä tavaraa lähetys sisältää ja miten ne on pakattu sekä pakkausten lukumäärän, tavarain paino; brutto- ja nettopainot sekä kuutiomäärät (yleensä), tavarain kuvaus. Hyvin täytetyssä pakkauslistassa on myös tullinimike. Pakkauslista tunnetaan pakkalista nimellä huolinta- ja kuljetusalalla. (Melin 2011, 92-93.)

Pakkausluettelo laaditaan usein kauppalaskun näköiseksi. Pakkausluettelossa on hyvä olla ostajan ja myyjän yhteystiedot kuten kauppalaskulla. Siitä nähdään tarkasti kenelle tavara kuuluu ja mistä se on tulossa. Pakkausluettelo kiinnitetään yleensä kollin ulkopuolelle. Tämä nopeuttaa tuontitullausta monessa maassa. Pakkausluettelo on siis samanlainen pitkälti kuin kauppalasku, mutta siinä ei ole vain ilmoitettu esimerkiksi arvoja. (Melin 2011, 92-93.)

Pakkausluettelo dokumentti esimerkki löytyy liitteestä kolme.

### 5.4 Alkuperätodistukset

Alkuperätodistuksia on erilaisia. Tuonnissa yleisimmät alkuperätodistukset ovat Form A-todistus eli *GSP-todistus (Generalized System of Preferences Certificate of Origin)* ja *EUR. 1*. Näillä todistuksilla voidaan saada tullietuuskohtelua. Eli kolmansista maista tuotavasta tavarasta kannetaan yleistä tullia alhaisempaa tullia tai ei kanneta tullia lainakaan. (Tulli 2014.)

GSP-todistus on yleisin todistus kun tuodaan tavaraa kolmansista maista. Tämän todistuksen tekee lähettäjä ja antaa sen sitten ostajalle. GSP-todistusta tarvitaan kun tavara tuodaan yhteisöalueelle. Tämä todistus ilmoitetaan tullauksella kun

tavaraa tullataan ja se voi joko oikeuttaa kokonaan tullittomaan tuontiin tai alhaisempaan tullimaksuun tuontimaassa. Kaikista kolmansista maista ei tarvita aina GSP-todistusta ja siksi GSP maiden luetteloa tarkistetaan tihein väliajoin. Nykyään esimerkiksi kaikista Aasian maista ei enää tarvita GSP-todistusta. GSP-todistus tarvitaan, kun tuodaan niistä maista, mitkä luetellaan kehitysmaiksi. Nykyään kuitenkin kehitysmaiksi voidaan luetella joitain maita vain joidenkin tuotteiden osalta. GSP-todistus muistuttaa muita alkuperätodistuksia. Todistuksesta on löydettävä vientimaan viranomaisen vahvistus eli leima, allekirjoitus ja päivämäärä. (Melin 2011, 110-111.)

GSP-todistuksen esimerkki dokumentti löytyy liitteestä viisi.

## **5.5 Konossementti**

Bill of Lading eli konossementti on rahdinkuljettajan antama asiakirja, joka on todiste kuljetussopimuksesta. Konossementti on myös kuitti siitä, että tavarahan vastaanottanut rahdinkuljettaja ja lastannut sen alukseen, sitoumus tavarahan toimitamisesta määräpaikkaan ja siitä, että se luovutetaan ainoastaan henkilölle, jolla on esittää alkuperäinen konossementti. (Hörkkö 2010.)

Konossementin osapuolet ovat: Lastinantaja, joka solmii merikuljetusta koskevan sopimuksen rahdinkuljettajan kanssa. Rahdinkuljettaja solmii taas sopimuksen lastinantajan kanssa merikuljetuksesta. Laivaaja luovuttaa tavarahan kuljetettavaksi ja Vastaanottaja on oikeutettu ottamaan tavara vastaan esittämällä alkuperäiskappaleen haltijakonossementista. Vastaanottajan täytyy olla konossementilla nimetty vastaanottajaksi tai muualla tavoin, jotta hän voi vastaanottaa kuljetuksen. (Hörkkö 2010.)

Konossementteja on erilaisia. Esimerkiksi linjakonossementti, joka on käytössä nimensä mukaisesti linjaliikenteessä. Linjakonossementti sisältää edellisten lisäksi vielä tietoja tavarasta sekä rahdinkuljettajan ehdoista, joilla tavara on otettu kuljetettavaksi. Hakuliikenteen konossementti on muodoltaan lyhempi ja siihen sisältyy viittaus rahtaus sopimukseen, jossa kuljetusehdot on sovittu tarkemmin. Tänä päivänä ei enää kuitenkaan erotella näitä kahta konossementtia, koska se ei ole

tarpeen. Normaaleja konossementteja käytetään rahtaussoimuksissa. (Hörkkö 2010.)

Ensimmäisenä rahdinkuljettaja antaa konossementin laivalle vastaanottaessaan tavarat tai kun ne on lastattuna laivaan. Lastinantaja lähettää konossementin ostajalle pankin kautta. Samanaikaisesti tavarat kulkevat laivalla kohti määräsatamaa. Vastaanottajan tehtävänä on toimittaa saamansa konossementti rahdinkuljettajan määräsatamassa olevalle asiamiehelle, joka voi luovuttaa näin ollen tavaraerän edellytyksenä, että merirahti ja rahdinkuljettajan muut saatavat on maksettu. Ellei ostaja kykene esittämään tavaraerää koskevaa konossementtia, ei hän tällöin saa tavaraa ulos rahdinkuljettajalta. Konossementti on asiakirja, joka oikeuttaa tavaraan, toisin kuin muut vastaavat asiakirjat. (Hörkkö 2010.)

Konossementin voi jakaa kahteen ryhmään sen mukaan missä tavara on konossementin allekirjoitus hetkellä. ”ON BOARD” eli lastaus konossementti. Nimensä mukaisesti tavara on allekirjoittamishetkellä jo laivassa. Lastauskonossementissa tulee mainita laivan nimi ja lastauspaikka, siinä on myös oltava lastausta osoittava merkintä. Esimerkiksi ”Shipped on board the vessel...” Jos laivaaja pyytää lastauskonossementtia, on rahdinkuljettaja velvollinen sen antamaan. (Hörkkö 2010.)

”RECEIVED FOR SHIPMENT” eli vastaanottokonossementti ilmoittaa, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavarankuljetettavaksi. Tämä konossementti ei edellytä, että tavarankuljetus olisi allekirjoitushetkellä tietyssä laivassa. Tavara voi olla esimerkiksi rahdinkuljettajan terminaalissa. Tällä konossementilla ei ole yhtä paljon arvoa kuin lastauskonossementilla, koska rahdinkuljettaja voi vapauttaa itsensä vastuusta lastauksen alkamista edeltävältä ajalta ja purkauksen päättymisen jälkeiseltä ajalta. (Hörkkö 2010.)

On olemassa myös puhdas ja likainen konossementti. Rahdinkuljettajan on tarkastettava vastaanottaessaan tavarankuljetettava, että kulloisten lukumäärät ja tavarankuljetuksen tila täsmäävät niiden tietojen kanssa, jotka laivaaja on ilmoittanut hänelle. Puhdas konossementti on sellainen, johon ei ole lisätty mitään lausekkeita jotka viittaisivat siihen, että tavara on puutteellista tai virheellistä. (Hörkkö 2010.)

Likaisessa konossementissa on lausekkeita tavarasta, jossa kerrotaan mitä vikaa tavarassa on ollut kun se on vastaanotettu. Esimerkiksi ”wet cartons”, ”damaged drums”, ”two parcels missing”, ”short shipped”. Laivaajat kuitenkin pyrkivät siihen, että konossementti olisi aina puhdas, sillä joskus ostaja voi kieltäytyä lunastamasta tavaraa, jollei saa huomattavia alennuksia. Likaiset konossementit vaikuttavat myös remburssikauppaan siten, että pankki voi kieltäytyä vastaanottamasta viejän esittämiä dokumentteja. (Hörkkö 2010.)

On olemassa myös Express-konossementti. Tämä konossementti on puhdas tavarankuljetusasiakirja eikä se osoita yleensä omistusoikeutta tavaraan eikä ole vaihtokelpoinen. Määräsatamassa ei tarvitse esittää alkuperäistä asiakirjaa, vaan tavara luovutetaan sille, joka on ilmoitettu tavarantoimittajaksi Express-konossementilla. (Hörkkö 2010.)

Konossementin esimerkki dokumentti löytyy liitteestä neljä.

## **5.6 Tuontilisenssit**

Tuontilisenssiä tarvitaan, kun tuodaan sellaisia tuotteita, joille on asetettu tuonti-kiintiö. Tällaisia tuotteita on esimerkiksi teräs- ja tekstiilituotteet. Esimerkiksi tekstiilituotteiden tuontilisenssiä haetaan Suomessa tullilta. Tullin käsiteltäessä hakemusta ilmoittaa tulli hakemuksen tiedot SIGL-tekstiilitiedostoon, josta vähennetään sitten kiintiöstä tämä kyseinen määrä. Viiden työpäivän kuluessa hakemuksen saapumisesta myönnetään tuontilisenssi. Lisenssi on voimassa koko EU:n alueella tietyn ajan ja se on maksuton. Lisenssi on palautettava sen myöntäneelle viranomaiselle käytön jälkeen kymmenen päivän kuluessa. Kiintiöt ovat kaikkien EU maiden yhteisiä, Suomella ei ole omaa kiintiötä. (Melin 2011, 111-112.)

## 5.7 Toimituslausekkeet

Toimituslausekkeita on erilaisia, kuten *Incoterms®2010*, *Combiterms* ja *Finn-terms*. Kansainvälisessä kaupassa käytetään Incoterms®2010- toimituslausekkeita. Toimituslausekkeilla on suuri merkitys huolinnassa, koska niistä voidaan päätellä kuinka kustannukset jakautuvat ja mikä kenenkin vastuulla on hoitaa. Hoitamisella tarkoitan tullauksien tekemistä ja kuljetusten järjestämistä. (ICC Suomen osasto 2010.)

Toimituslausekkeet on laatinut *International Chamber of Commerce* eli lyhyesti ICC. Toimituslauseke on ostajan ja myyjän hyväksymä osa kauppasopimusta. Kauppasopimukseen tulee aina merkitä, millä toimituslausekkeella tavara on myyty. Toimituslauseke määrittelee myös kauppatavan. Se kertoo ulkopuolisille esimerkiksi huolitsijalle, mitä ostaja ja myyjä ovat sopineet tavaran toimittamisesta. Toimituslausekkeet ohjaavat myös kuljetusorganisaatioita sekä muita kolmansia osapuolia. Toimituslausekkeet on tarkoitettu eritoteen kansainväliseen kauppaan. (ICC Suomen osasto 2010.)

Nämä toimituslausekkeet ovat noudatettujen käytäntöjen määritelmiä. Incoterms®2010-toimituslausekkeilla on nimi sekä kolmikirjaiminen lyhenne. Toimituslausekkeet ilmoittavat kauppasopimuksen osapuolten väliset velvollisuudet ja kustannusten jakautumisen ja riskien siirtymisen. (ICC Suomen osasto 2010.)

Incoterms-toimituslausekkeet eivät määrittele myyjän/ostajan ja kolmansien osapuolten välisiä suhteita, esimerkiksi rahdinkuljettajaa, jota sitovat kuljetusehdot tai kuljetussopimus. Incoterms ei määrittele myöskään tavaran omistusoikeutta. Tavaran omistusoikeus siirtyy ostajalta myyjälle silloin, kun ensimmäinen rahdinkuljettaja vastaanottaa tavaran. (Haapala 2014.)

Incoterms®2010 astui voimaan 1.1.2011. Lausekkeita on vähennetty yhteentoista, Incoterms®2000 kolmestatoista lausekkeesta. Näillä lausekkeilla ICC halusi suojata immateriaalioikeutensa lausekkeisiin tekijäoikeuden lisäksi tavaramerkillä. Samaan aikaan lausekkeissa aloitettiin käyttämään nimeä ”rule”. (Haapala 2014.)

Incoterms®2010 yhteenvedo löytyy liitteestä kuusi.

*EXW, EX WORKS – Noudettuna lähettäjältä*

EX WORKS on lauseke joka sopii kaikille kuljetusmuodoille. Tämä lauseke on myyjän minimilauseke, sillä tässä lausekkeessa lähes kaikki velvollisuudet ovat ostajalla. Tässä lausekkeessa myyjä on toimittanut tavarán, kun hän on asettaa sen käytettäväksi omissa tiloissaan tai muualla nimetyssä paikassa. (ICC 2010, 15; Haapala 2014.)

Myyjän velvollisuuksiin ei kuulu lastata tavaraa kulkuneuvoon eikä huolehtia mahdollisesta vientiselvityksestä. Ostajan tulee siis huolehtia kaikki vientiin tarvittavat asiakirjat ja hoitaa vientiselvitys. (ICC 2010, 15.)

Osapuolten täytyy määrittää tarkka toimituskohta nimetyllä toimituspaikalla selvästi, koska kustannukset ja riskit siirtyvät ostajalle tässä nimetyssä kohdassa ja tällöin myyjä vapautuu niistä. Ostaja siis on vastuussa kaikista kustannuksista ja riskeistä noutaessaan tavarán nimetyltä paikalta. (ICC 2010, 15; Haapala 2014.)

EXW toimituslauseketta tulee käyttää harkiten. Tämä lauseke ei ole esimerkiksi suositeltu käytettäväksi remburssikaupassa, koska myyjän velvollisuuksiin ei kuulu kuljetus- ja lähettämistä osoittavan asiakirjan hankkiminen. (ICC 2010, 15; Haapala 2014.)

*FCA, FREE CARRIER – Vapaasti rahdinkuljettajalla*

FREE CARRIER-lauseke soveltuu myös kaikille kuljetusmuodoille. Tämä lauseke tarkoittaa, että myyjä luovuttaa tavarán ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle, omissa tiloissaan tai muussa sovitussa toimituspaikassa. Tässä lausekkeessa riski siirtyy kun tavara on lastattu noutamaan tulleeeseen kuljetuskalustoon. (ICC 2010, 23; Haapala 2014.)

Tässä lausekkeessa myyjän vastuulla on vientiselvitys tarvittaessa. Myyjän on myös avustettava ostajaa tämän pyynnöstä. Ostajan vastuulla tässä lausekkeessa on kaikki tuontimuodollisuudet ja siihen kuuluvat kustannukset. (Haapala 2014; ICC 2010, 23.)



*CPT, CARRIAGE PAID TO – Kuljetus maksettuna*

CARRIAGE PAID TO-lauseke soveltuu käytettäväksi kaikilla kuljetusmuodoilla. Tässä lausekkeessa myyjä luovuttaa tavarahan hänen nimeämälleen rahdinkuljettajalle tai muulle sovitussa paikassa. Lähtö- ja määräpaikka voivat sijaita joko satamassa tai sisämaassa. Tässä lausekkeessa myyjä tekee kuljetussopimuksen ja maksaa rahdin määräpaikkaan. (ICC 2010, 33; Haapala 2014.)

Riski siirtyy ostajalle tässä lausekkeessa, kun tavara luovutetaan ensimmäiselle rahdinkuljettajalle. Lausekkeella CPT on kaksi kriittistä pistettä, koska riski ja kustannusten siirtyminen jakautuu eri paikoissa. Tämän vuoksi on osapuolten nimettävä tarkasti toimituspaikka ja määräpaikka. Toimituspaikassa riski siirtyy ostajalle ja määräpaikkaan asti myyjän on solmittava kuljetussopimus. CPT lausekkeessa myyjä ventiselvittää tavarahan ja ostaja hoitaa tuontivelvollisuudet ja siitä koituvat maksut. (ICC 2010, 33; Haapala 2014.)

*CIP, CARRIAGE AND INSURANCE– Kuljetus ja vakuutus maksettuna*

CARRIAGE AND INSURANCE PAID-lauseketta voi käyttää kaikissa kuljetusmuodoissa. Tämä lauseke tarkoittaa sitä, että myyjä luovuttaa tavarahan nimeämälleen rahdinkuljettajalle tai muulle osapuolten sopimassa paikassa. Tämä lauseke eroaa siinä CPT lausekkeesta, että myyjän on tehtävä tavarankuljetusvakuutus ostajan hyväksi määräpaikkaan saakka. Myyjältä kuitenkin edellytetään ottamaan vain vähimmäiskatteen antava vakuutus. Jos ostaja haluaa laajemman vakuutuksen, on siitä sovittava myyjän kanssa tai tehtävä oma vakuutusjärjestely. Tälläkin lausekkeella on kaksi kriittistä pistettä samalla tavalla kuin CPT lausekkeella. Eli riskit jakautuvat eri paikoissa. (ICC 2010, 41; Haapala 2014.)

*DAT, DELIVERY AT TERMINAL – Toimitettuna terminaalissa*

DELIVERY AT TERMINAL-lauseketta voi myös käyttää kaikissa kuljetusmuodoissa. Lauseke DAT tarkoittaa, että myyjä on toimittanut tavarahan kun se on purettu terminaaliiin. ”Terminaalii” voi olla esimerkiksi katettu tai avoin paikka, se voi olla laituri, konttipiha, varasto, tie,- rautatie,- tai lentorahtiterminaalii. (ICC 2010, 41; Haapala 2014.)

Riski DAT lausekkeessa siirtyy, kun tavarat on purettu terminaaliin nimetyllä määräpaikalla. Terminaali on kehoitettu täsmentämään niin tarkasti kuin vain mahdollista, sillä myyjä tekee sopimuksen juuri tuohon nimettyyn paikkaan. (Haapala 2014; ICC 2010, 41.)

DAT lausekkeessa myyjä on vastuussa vientiselvityksestä ja ostaja tuontimuodollisuuksista. Jos määräpaikka ei ole terminaali ei voida käyttää DAT-lauseketta. (Haapala 2014.)

*DAP – DELIVERED AT PLACE – Toimitettuna määräpaikalle*

DELIVERED AT PLACE-lauseke soveltuu käytettäväksi kaikille kuljetusmuodoille. DAP-lauseke tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavarat ostajalle asettamalla sen hänen käytettäväkseen nimettyyn määräpaikkaan saapuneesta kuljetusvälineestä purettavaksi. Tässä lausekkeessa myyjällä on vastuu kuljetuksen aikaisista riskeistä kuljettaessaan tavarat nimettyyn määräpaikkaan. Riski siirtyy, kun tavarat on asetettu ostajan purettavaksi määräpaikalla. (ICC 2010, 61; Haapala 2014.)

DAP-lausekkeessa myyjä on vastuussa vientiselvityksestä, mutta ei tuontimuodollisuuksista. Tuontimuodollisuudet ja siitä koituvat kulut hoitaa ostaja. (Haapala 2014.)

*DDP – DELIVERED DUTY PAID – Toimitettuna tullattuna*

DELIVERED DUTY PAID-lauseketta voi käyttää kaikille kuljetusmuodoille. Tämä lauseke tarkoittaa, että myyjän tulee toimittaa tavara ostajalle asettamalla sen hänen käytettäväkseen nimetyllä määräpaikalla. Myyjä vastaa tässä lausekkeessa kaikista riskeistä ja kustannuksista, kunnes on toimittanut tavarat tullattuna nimetyssä määräpaikassa. (ICC 2010, 69; Haapala 2014.)

Myyjä on DDP-lausekkeessa velvollinen suorittamaan vienti- ja tuontitullauksen eli myyjä on velvollinen maksamaan arvolisäveron sekä tullattavasta tavarasta koituvan tulli veron. Myyjä on myös velvollinen hoitamaan kaikki muutkin tuontimuodollisuudet ostajan maassa. (ICC 2010, 60; Haapala 2014.)

Tässä lausekkeessa kehoitetaan myös määrittelemään tarkasti määräpaikka, sillä myyjä on vastuussa riskeistä ja kustannuksista siihen asti. Myyjä tekee kuljetus-sopimuksen määräpaikkaan asti. Tässä lausekkeessa ostajan velvollisuus on pur-  
kaa tavara kuljetusajoneuvosta määräpaikalla. (ICC 2010, 69; Haapala 2014.)

*FAS – FREE ALONGSIDE SHIP – Vapaasti aluksen sivulla*

FREE ALONGSIDE SHIP-lauseketta voi käyttää vain vesikuljetuksissa. FAS-lauseke tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavarán, kun hän asettaa sen ostajan käytet-  
täväksi aluksen vierellä nimetyssä satamassa. Tässä lausekkeessa riski siirtyy, kun  
tavara on aluksen vierellä ja tämän jälkeen ostaja vastaa kaikista kustannuksista.  
(ICC 2010, 79; Haapala 2014.)

FAS-lausekkeessa on myös oltava tarkkana, kun määritellään nimetyssä satamas-  
sa olevaa lastauspaikkaa, sillä kustannukset ja riskit ovat myyjällä siihen asti.  
Nämä kustannukset voivat vaihdella satamittain. (ICC 2010, 79; Haapala 2014.)

Myyjän velvollisuus FAS-lausekkeessa on toimittaa tavara sovitulle aluksen las-  
tauspaikalle sovittuna ajankohtana. Myyjän velvollisuus on myös vientiselvittää  
tavara. Tätä toimituslauseketta käytetään yleensä sahatavaran ja bulkkitavaran  
kuljetuksessa. (ICC 2010, 79; Haapala 2014.)

*FOB – FREE ON BOARD– Vapaasti aluksessa*

FREE ON BOARD-lauseke soveltuu käytettäväksi vain vesikuljetuksissa. FOB-  
lauseke tarkoittaa sitä, että myyjä toimittaa tavarán ostajan nimeämään alukseen  
laivaussatamassa tai osoittaa tavarán olevan jo siten toimitetun. Osoitettu olevan  
toimitettu viittaa tilanteisiin jolloin tavara myydään edelleen. Tässä lausekkeessa  
riski siirtyy kun tavara on aluksessa. (ICC 2010,87; Haapala 2014.)

FOB-lausekkeessa myyjän velvollisuus on vientiselvittää tavara, ja ostaja hoitaa  
kaikki tuontimuodollisuudet. (Haapala 2014.)

*CFR – COST AND FREIGHT – Kulut ja Rahti maksettuna*

COST AND FREIGHT on lauseke, jota voi käyttää ainoastaan vesikuljetuksissa. CFR-lauseke tarkoittaa sitä, että myyjä tekee rahtisopimuksen ja maksaa rahdin määräsatamaan. Myyjä toimittaa tavaran alukseen tai osoittaa sen olevan jo siten toimitetun. Tässä lausekkeessa riski siirtyy ostajalle, kun tavara on aluksessa. (ICC 2010, 95; Haapala 2014.)

CFR-lausekkeella on kaksi kriittistä pistettä. Tämä siksi, koska riski siirtyy ja kustannukset jakautuvat eri paikoissa. Määräsatama ei aina ole laivaussatama eli se paikka, jossa riski siirtyy myyjältä ostajalle. Nämä pitää määritellä tarkoin. Myös päätekohta määräsatamassa tulee määritellä tarkoin, sillä se on toinen kriittinen piste, jossa myyjän kustannukset loppuvat ja ostajan kustannukset alkavat. (ICC 2010, 95; Haapala 2014.)

Myyjällä ei CFR-lausekkeessa vakuutusvelvoitetta. Todisteeksi tavaran toimittamisesta myyjän on annettava konossementti tai muu merirahtikirja. Tämä toimituslauseke velvoittaa myyjän vientiselvittämään tavaran, jos se on tarpeen. Ostajan velvollisuutena on hoitaa kaikki tuontimuodollisuudet. (ICC 2010, 95-96; Haapala 2014.)

## 6 TUONTIHUOLINTAPROSESSI KÄYTÄNNÖSSÄ

Tässä kappaleessa käydään läpi yleisesti, kuinka tuonnin huolintaprosessi tapahtuu käytännössä. Mistä kaikki alkaa, ja mihin kaikki loppujen lopuksi päättyy. Tämä kappale on tarkoitettu valaisemaan esimerkin avulla koko tätä huolinta prosessia.

Tuontitapahtuma pohjautuu kauppasopimukseen. Kauppasopimuksessa ostaja ja myyjä ovat sopineet toimituslausekkeen, joka määrittää ehdot, joilla tavara toimitetaan. Tuonnissa yleisimmin käytetty toimituslauseke on FOB + nimetty lähtösatama, silloin kun ostaja haluaa vastata kuljetuksesta ja kustannuksista. FOB-lauseke soveltuu vain merikuljetuksiin, vaikka sitä hyvin usein näkee virheellisesti käytettävän myös muissa kuljetusmuodoissa. Muissa kuljetusmuodoissa käyttökelpoisin lauseke onkin FCA, kun ostaja haluaa vastata kuljetuksista ja kustannuksista. (Me-lin 2011.)

Esimerkkitapauksessa suomalainen ostaja on tehnyt kauppasopimuksen kiinalaisen toimittajan kanssa käyttäen toimituslauseketta FOB Shanghai. Koska suomalainen ostaja huolehtii toimituslausekkeen mukaan kuljetuksesta, hän on sopinut kuljetussopimuksen suomalaisen huolintaliikkeen kanssa ja valtuuttanut tämän hoitamaan lähetyksen Kiinasta Suomeen. Huolitsija on avoinut ostajalle agenttinsa yhteystiedot Shanghaissa, jotta ostaja voi avisoida ne edelleen toimittajalleen. Näin toimittaja on tietoinen siitä, kenelle ostaja on toimeksiannon antanut. Suomalainen ostaja ilmoittaa huolitsijalleen lähettäjän yhteystiedot sekä mahdollisesti jo lähdössä olevan tavarán määrän ja/tai konttitarpeen, mitkä huolitsija puolestaan avioi edelleen Shanghain agentilleen. Huolitsija ilmoittaa agentille myös arvioi dun lähetyssajan, jolloin tavarán tulisi olla lähetyssalmiina.

Lähetyssalmiassa agentti ottaa yhteyttä lähettäjään ja tarkistaa lähettäjältä, milloin tavara on noutovalmiina sekä lähetyksen koon ja minkälai sta kuljetuskalusto tarvitaan. Saatuaan vahvistuksen tavarán noutovalmiudesta ja kuljetuskalusto tarpeesta agentti ottaa huolitsijaan yhteyttä ja kertoo, millaista kuljetuskalusto tarvitaan sekä pyytää ohjeita, mitä varustamoá käytetään. Tämän jälkeen huolitsija ohjeistaa, mille varustamolle tilaus tehdään sekä kertoo huolitsijan ja valitun varus-

tamon sopimusnumeron. Tämän lisäksi huolitsija ilmoittaa tulosataman Suomessa sekä kertoo, onko rahti ”*prepaid*” eli rahti on maksettu lähtösatamassa vai ”*collect*” eli rahti maksetaan määrämaassa. Nämä molemmat määrittelevät rahdinmaksupaikan.

Tämän jälkeen agentti ottaa yhteyttä huolitsijan ilmoittaman varustamon paikalliseen konttoriin ja tekee kuljetustilauksen saamallaan ohjeilla. Kun agentti on saanut tilausvahvistuksen varustamolta, ottaa hän yhteyttä lähettäjään ja vahvistaa laivausaikataulun alustietoineen. Agentti avioi samat tiedot myös suomalaiselle huolitsijalle. Kun huolitsija on saanut tiedon tulevasta lähetyksestä, tekee hän ostajalle tilausvahvistuksen, joka sisältää lähettäjän nimen, vastaanottajan nimen, rahdin-maksajan, toimitusosoitteen sekä laivatiedot.

Kun tavara on lastattu laivaan, agentti lähettää huolitsijalle konttinumeron sekä kuljetusasiakirjan, tässä tapauksessa *B/L-kopion*. Huolitsijan saatua nämä tiedot, päivittää hän ostajalle tilausvahvistuksen lisäämällä siihen konttinumeron. Huolitsija lisää tilausvahvistukseen myös lastattujen tavaroiden kollimäärät, kilot ja kuutiot. Samalla hän tarkastaa, että aikataulussa ei ole tapahtunut muutoksia. Huolitsija seuraa lähetystä säännöllisesti sen koko merimatkan ajan. Mikäli tulopäivämäärä on muuttunut matkan varrella jostain syystä, huolitsija kertoo siitä asiakkaalleen, jotta asiakas voi hoitaa omat järjestelynsä tavarahan saapumista varten.

Kun tavara on saapumassa maahan, varustamo lähettää huolitsijalle valtakirjan, josta näkyy tulosatama, arvioitu saapumisaika ja tiedot tavarasta. Valtakirjasta käy myös ilmi kontin tunnus ja sinettinumero. Valtakirjassa on lisäksi niin sanottu *MRN-numero*. Tämän numeron varustamo saa tullilta, kun se tekee ennakkoilmoituksen tullille saapuvasta tavarasta. Huolitsija tarvitsee MRN-numeroa kun tekee tuontitullausta ostajan puolesta.

Tullausta varten huolitsija on pyytänyt asiakkaaltaan alkuperäisiä dokumentteja eli kauppalaskua, pakkausluetteloa, konossementteja sekä mahdollisia alkuperätoistuksia. Dokumentit ovat usein määrämuotoisia ja niitä käytetään muun muassa sen mukaan mistä maasta tavara tulee (Melin 2011).

Esimerkkitapauksessa huolitsija suorittaa tuontitullauksen tullin nettisivuilla, eli tekee sähköisen tullauksen tavaralle *EDI-sanomalla*. Nykyisin tullauksessa alkuperäisiä dokumentteja ei tarvitse lähettää tullille, vaan niitä tulee säilyttää tuojan arkistossa vähintään viisi vuotta. Tulli voi halutessaan tehdä tarkistuksen yritykseen, ja silloin alkuperäiset dokumentit on esitettävä tullille. (Werdermann & Koskinen 2010.)

Sähköisessä tulli-ilmoituksessa ilmoitetaan lähetyksen arvo kauppalaskulta, laskun numero, tilastoarvo ja mahdollisesti myös rahdin arvo sekä kollimäärä ja tavarain paino tullinimikkeittäin. Tullinimike on tullin määräämä tavaranimike tavaralle, ja nimike pitäisi käydä ilmi kauppalaskusta. Kaikki voimassa olevat tavaranimikkeet löytyvät *Taricista*, joka on tullin hallinnoima tiedosto. Jokaiselle nimikkeelle on kerrottu sen tuontitullauksessa maksettava tulliprosentti ja mahdolliset ehdot ja vaatimukset alempaan tai korotettuun tulliin. Ilmoitukseen tulee myös kaikki tullinimikkeen vaatimat menettely- ja lisäkoodit. (Tulli 2013.)

Tullausilmoitukselle merkitään myös alkuperätodistukset tai muut tullaukseen ja tullausarvoon vaikuttavat asiakirjat. Lisäksi ilmoitetaan, mihin menettelyyn tullaus tehdään eli onko kyseessä esimerkiksi sisäinen jalostus, normaali kauppa tai siirto vapaavarastoon. Kun kaikki tarpeelliset tiedot on täytetty, lähetetään täydellinen tulli-ilmoitus tullille. Mikäli tullauksessa on kaikki kunnossa, lähettää tullivälittömästi takaisin tullauspäätöksen ja luovutuspäätöksen. Tällöin tavara on luovutettu vapaaseen liikkeeseen.

Kun tuontitullaus on valmis, jäljellä on vain tavarain toimitus asiakkaalle. Jotta kontti saadaan noudettua satamasta, on huolitsijan laadittava sille terminaali-ilmoitus. Terminaali-ilmoitus on satamaoperaattorille toimitettava dokumentti, josta käy ilmi, mitä ollaan noutamassa ja miten kustannukset jakautuvat huolitsijan ja varustamon kesken. Ilmoitukseen täytetään kontin tunnus, koko, paino, sinetin numero ja yksikön haltija eli kontin haltija. Ilmoitukseen täytetään myös tieto, kuka noutaa yksikön eli kontin terminaalista.

Kun terminaali-ilmoitus on tehty, lähetetään satamaoperaattorille kontin luovutukseen tarvittavat dokumentit, terminaali-ilmoitus, varustamon valtakirja ja tullin

luovutuspäätös. Nämä saatuaan satamaoperaattori pystyy luovuttamaan kontin sitä noutamaan tulleele kuljetusliikkeelle, joka on tilattu ajamaan kontti vastaanottajan kanssa sovitun aikataulun mukaan. Kuljetusliikkeelle on tehtävä lisäksi kotimaan-rahtikirja, jossa on tiedot kontista, toimitusosoitteesta, noutopaikasta ja ajasta sekä tyhjän kontin palautuksesta.

Tullaus- ja luovutuspäätös mallit löytyvät liitteistä seitsemän ja kahdeksan.



## 7 KÄYTÄNNÖN KEHITTÄMISHANKE

Tässä kappaleessa käydään läpi, mitä on käytännön kehittämishanke ja miksi tätä menetelmää käytetään tässä opinnäytetyössä. Käydään myös läpi työn tavoitteita, eli mitä hyötyä tuontitullausoppaasta on case yritykselle.

Tämä opinnäytetyö toteutettiin kehittämishankkeena. Kehittämishanke on prosessi, jonka avulla tähdätään jo olemassa olevien asioiden parantamiseen. (Heikkilä, Jokinen ja Nurmela 2008, 21.)

Kehittämishanke on toiminnallinen työ, esimerkiksi tuontitullausoppaan tekeminen. Kehittämishanke koostuu yleisesti kahdesta osasta, kehitystä vaativasta tehtävästä ja tätä prosessia kuvailevasta kirjallisesta raportoinnista. Kehittämishankkeessa työn tuotos voidaan esittää monella tapaa, esimerkiksi video-ohjelmana, uutena työvälineenä tai jonain muuna toiminnallisena toteutuksena. Niin kuin aikaisemmin mainittiin, tulee tämän kehittämishankkeen tuotos esittää kirjallisena raporttina, jos sitä ei ole tehty kirjallisesti. (Hakala 2004, 28-29.)

Kehittämishankkeen suunnittelu alkaa ongelmasta, johon halutaan löytää uusia toimintatapoja tai parannuksia. Monesti tällaiset ongelma nousevat esille käytännön työelämästä ja niiden on pohjauduttava johonkin todelliseen tarpeeseen. (Heikkilä 2008, 60-61.)

Kehittämishankkeen tekeminen ja sen hallinta helpottuu kun sen jakaa osiin. Heikkilä ym. (2008, 58) jakavat kehittämishankkeen esimerkiksi seitsemään osaan, jotka on käytävä läpi päästäkseen tavoiteltuun tulokseen. Nämä seitsemän osaa on jaettu kehittämishankkeen suunnitelmaksi. Ensimmäisenä tarkastellaan taustoja, kuvataan kehitystarpeita ja hankkeen merkitystä sekä liittykö hanke muihin mahdollisiin hankkeisiin. Toisena käsitellään kohdetta ja hyödyn saajia. Kolmantena käydään läpi tavoitteita sekä neljäntenä kuvataan toteutus aikatauluineen ja ammatillisen kehittymisen tavoitteet. Viidentenä käydään läpi resurssit ja hankkeeseen osallistuvat henkilöt. Kuudentena käydään läpi kustannusarvioit jos hankkeella sellaisia on ja seitsemäntenä raportoidaan, arvioidaan ja tehdään hankkeelle seuranta. (Hakala J.T 2004)

Kehittämishankkeen perusrakenne voi olla myös neliosainen, niin sanottu tuotekehittämishanke. Työssä käsitellään tällöin taustaosa, selosteosa, arviointiosa ja täydennysosa. Taustaosassa on johdanto, taustatietoa suunnittelu- ja kehittämislanteesta sekä taustatietoa hankkeen toimintatavoista ja välineistä. Selosteosassa kootaan kirjallisuuden pohjalta aikaisempaa tietoa, käsitteitä ja malleja. Selosteosassa on myös selvitys hankkeen sisällöstä ja työn kuvaus. Arviointiosassa käydään läpi tehdyn työn ja sille asetetun tavoitteen arviointeja, sekä yhteenveto, johtopäätökset ja kehitysehdotukset ja pohdinnat. Täydennysosassa on lähteet ja liitteet. Tämän raportin lopussa ei kuvata eikä arvioida tuloksia niinkään, vaan kehiteltyä tuotetta.

Opinnäytetyönä tehty opas, ohjekirja tai muun vastaavan suunnitelma voi olla rakenteeltaan esimerkiksi taustaosa, selosteosa, arviointiosa ja täydennysosa. Taustaosassa on johdanto, missä tavoite, mihin ja mitä materiaalia käyttäen siihen tullaan ja sille perustelut. Selosteosaan kerrotaan materiaalin teoreettinen ja käytännön perusta eli niin sanottu viitekehys. Selosteosassa kerrotaan yleensä myös suunnitelman vaiheet. Arviointiosassa arvioidaan tuotettua materiaalia ja mahdollisia käyttökokemuksia. Tässä osassa tehdään myös yhteenveto ja johtopäätökset työlle, voidaan esittää myös kehitysehdotuksia ja pohdintoja. Täydennysosassa kerrotaan lähteet ja liitteet, johon on sisällytetty ohjekirja tai opas. ( Hakala J.T. 2004, 168.)

Kehittämishanketyyppinen opinnäytetyö on yleensä suppeampi sivumäärältään kuin tutkimusraportti. Tämä siksi, että kehittämishankkeen tekijä urakoi puolet ajastaan kehittämishankkeen luomiseen ja toteuttamiseen. Hankkeen pääpaino onkin tässä opinnäytetyössä Tuontitullaus oppaassa. Pääasia kehittämishankkeen tekemisessä on perustella ratkaisut ja looginen lopputulos. ( Hakala J.T. 2004, 121-122.)

Kehittämishankkeen johdanto voi olla hyvin samantyyppinen kuin tutkimustyyppin opinnäytetyössä, ainoastaan tehtävänasettelu ja työn tavoitteet löytyvät usein jo johdannosta. Yleensä myös hankkeen täsmällisempi rajaaminen ja käsittely sisältyvät jo johdantoon. (Hakala J.T. 2004, 121-122.)

## 7.1 Työn suunnittelu, tavoitteet ja toteutus

Tässä työssä suunnittelu lähti liikkeelle tiedonhausta ja AHA Logisticsin tarpeiden kartoittamisesta. Aloitin suunnittelemaan työtä haastattelemalla epävirallisesti millaista tarvetta tuontitullaus oppaan tekemiselle AHA Logisticsilla on ja määritelin, kuinka tämä työ tulisi rajata. Johdantoon kirjoitettiinkin ylös jo työn tavoite ja rajaukset. Johdannossa kerrotaan myös mihin tätä opinnäytetyötä tullaan hyödyntämään.

Rajaus tälle työlle oli tärkeää, sillä on olemassa monenlaisia tullausmuotoja, joita AHA Logisticsilla käytetään. Tärkeä oli siis ottaa esille se tullausmuoto, mitä eniten AHA Logisticsilla käytetään. Tässä kohtaa päädyttiin rajamaan tullaus vapaaseen liikkeeseen tullaus muotoon.

Seuraava rajaus tehtiin siihen, että mille kuljetusmuodolle tuontitullaus tehdään. Tämä siksi, että eri kuljetusmuotojen tuontitullaukset poikkeavat jonkin verran toisistaan. Päädyimme ottamaan AHA Logisticsia eniten työllistävän kuljetusmuodon eli merituonnin.

Kun rajaukset oli saatu valmiiksi, oli seuraavana työnä kerätä materiaalista viitekehys työlle. Keräsin tietoa yleisesti huolinnasta ja kuljetuksesta sekä kansainvälisestä kaupasta ja tullista sekä tuontitullauksesta. Tietoa löytyy internetistä paljon ja siellä on oltava tarkkana, mikä tieto on oikeaa ja mikä väärää.

Kirjoista ei nykypäivänä löydy kattavasti tietoa huolinta-alasta ja jos löytyy, niin se on useimmiten jo vanhaa. Huolinta-ala on todella muuttuvaa ja tapahtuu muutoksia ja uusia asioita ilmaantuu jatkuvasti. Kansainvälisestä kaupasta ja logistikkasta ja varastoinnista löytyy kuitenkin vielä suhteellisen hyvin tietoa kirjoista. Tullista ja tuontitullauksesta löytyi hyvin tietoa Tullin internet-sivustolta ja se olikin äärimmäisen tärkeä lähde tälle työlle. Tuonnista löytyi myös jonkin verran tietoa kirjoista.

Kehittämistyön tavoitteita selvensi läheinen yhteistyö toimeksiantajan kanssa. Tapaamisista ja AHA Logisticsilla työskentelystä on ollut hyötynsä. Siellä olen koko

ajan pysynyt mukana muutoksissa ja voinut kysyä mielipidettä työhön ja siihen, olisiko siihen vielä jotain lisättävää tai parannettavaa.

Tavoitteena tällä työllä on saada kattava opas, jossa on tietoa merituonnin tuontitullauksen tekemisestä vapaaseen liikkeeseen. Tavoitteena on, että uusi työntekijä pystyy tämän oppaan avulla tekemään itsenäisesti merituontia koskevan tuontitullauksen vapaaseen liikkeeseen. Vaikka tavoitteita onkin vain yksi, on se suuri tavoite ja siitä on hyötyä myös muidenkin tullausmuotojen tekemisessä.

Opinnäytetyön arviointiosassa arvioin materiaalin käyttöä ja kerron tuontitullausoppaan tulevasta käytöstä. Arviointiosaan sisällytän myös yhteenvedon työstä ja työn johtopäätökset sekä pohdintaa tuontitullausoppaan käytöstä. Täydennysosassa on työn lähteet ja liitteet. Liitteissä on ensimmäisenä tuontitullausopas. Opas on tehty Word-muotoon, jotta se on helposti luettavissa ja rakennettu loogiseen järjestykseen, jotta lukija ymmärtäisi kokonaisuuden paremmin. Siihen sisällytettiin kuvat nettituonnin tekemisen eri vaiheista. Kuvien liittäminen helpottaa ymmärtämään tuontitullauksen tekemistä ohjeiden sivussa ja näiden kuvien avulla oppaasta saatiin täydellinen kokonaisuus.

## 8 JOHTOPÄÄTÖKSET JA ARVIOINTI

Tässä kappaleessa käydään läpi johtopäätökset ja arvioinnit tälle työlle. Onko työ käyttökelpoinen ja luotettava? Ovatko työn perustiedot riittävät ja selkeästi kuvattut? Ovatko tuontitullaus oppaan ohjeet selkeät ja ymmärrettävät? Tässä kappaleessa esitetään myös pohdintoja työstä ja muutamia kehittämis ehdotuksia.

Tämän työn tavoitteena oli tehdä kattava tuontitullausopas merituonnin vapaaseen liikkeeseen tullaukseen. Oppaan tekemisen apuna käytettiin tullin sivuja ja tullin sivuilta löytyvää Nettituonti ohjelmaa.

Teoriassa tutustuin ensimmäisenä huolinta ja kuljetusalaan, eri kuljetusmuotoihin sekä huolitsijan velvollisuuksiin ja tehtäviin. Seuraavaksi tutustuin hieman syvällisemmin tuontiin, mitä kaikkea siihen kuuluu ja mitä on esimerkiksi EU:n sisä- ja ulkokauppa. Tämän jälkeen otin selvää, kuinka tuontitapahtuma tullaus tapahtuu ja sen jälkeen siirryin tutkimaan tuontitullauksen erilaisia tuontimuodollisuuksia.

Teoriassa tutustuin myös tuontitullauksella tarvittaviin asiakirjoihin sekä toimituslausekkeeseen, eritoten Incoterms®2010. Tämän jälkeen kerroin vielä yhteenvetona, kuinka tuontihuolintaprosessi käytännössä tapahtuu. Teoriassa tutustuin vielä kuinka käytännön kehittämishanke tehdään ja mitä siihen vaaditaan.

Tuontitullausopas tehtiin Tullin sivuilta löytyvää Nettituonti-ohjelmaa apuna käyttäen sekä omaa kokemusta apuna käyttäen. Nettituontiopas tehtiin merituonti vapaaseen liikkeeseen tuontitullaus menetelmällä, koska se on yleisin tuontitullausmuoto mitä AHA Logistics työssään käyttää tuonnin osalta.

Nettituontioppaaseen on kuvankaappausohjelman avulla kaapattu kuvia jokaisesta tuontitullausosan kohdasta helpottamaan ja täydentämään opasta ja tekemään siitä ymmärrettävämmän. Tuontitullausoppaasta tehtiin mahdollisimman yksinkertainen ja ymmärrettävä, jotta sitä voi käyttää ihminen joka tekee ensimmäisen kerran tuontitullausta. Tuontitullausoppaan tarkoitus on helpottaa uuden työntekijän itse näistä suorittamista merituonnin vapaaseen liikkeeseen tullaamisessa ja tämä helpottaa myös uuden työntekijän opastamista tullaukseen yleisesti myös.

## 8.1 Luotettavuuden ja käytettävyyden arviointi

Tähän opinnäytetyöhön käytetyt lähteet ovat tarkasti valitut ja tähän työhön on etsitty päivitetystä tietoa, mitä oli löydettävissä. Päivitetty tieto oli haasteellista löytää, koska huolinta-alalla tieto päivittyy koko ajan ja päivitettyin tieto ei ole aina heti saatavilla.

Lähteitä työhön on käytetty mielestäni monipuolisesti. Lähteinä on käytetty erilaisia alaan liittyviä luentoja/luentomateriaaleja, kirjallisuutta ja internetiä. Lehtiä ja niiden sisältöä en uskaltanut lähteä tähän työhön käyttämään, sillä niissä on aina puolueellinen mielipide siitä, miten jokin asia huolinnassa ja kuljetuksessa toimii.

Työn luotettavuus kärsii hieman kuitenkin siitä, että osa kirjallisuus lähteistä oli vanhaa ja niihin en uudempaa tietoa löytänyt tai sitä ei ollut saatavilla. Nämä tiedot ovat kuitenkin sellaisia, jotka eivät ole muuttuneet radikaalisti vuosien aikana, joten uskalsin niitä käyttää. Suurelta osin työn luotettavuus on hyvä minun mielestäni ja lähteiden määrä riittävä ajatellen työn aihetta.

Perustiedot tälle työlle ovat riittävät ja teoriaosio onkin tästä syystä laaja ja monipuolinen. Myös tekstin eteneminen on järjestelty loogiseen järjestykseen, jotta se auttaisi lukijoita ymmärtämään asiakokonaisuuden paremmin. Teoriaosuuden loppuun on lisätty oma luku, jossa kerrotaan kuinka käytännössä koko merituonti prosessi etenee alusta loppuun. Tämä luku lisättiin tähän työhön mukaan valaisemaan huolinta-alaa käytännössä, mitä se voi olla ja miksi ylipäänsä tuontitullauksia tehdään ja miksi siihen tarvitaan erinäisiä dokumentteja.

Kehittämishanke osio on mielestäni luotettava, koska siinä on käytetty päivitetystä tietoa hyväksi. Kehittämishanke osio on mielestäni todella onnistunut ja sain tehtyä oppaasta tarpeeksi selkeän ja toimivan kuvankaappauksien avulla. Tämän oppaan avulla pystyy mielestäni tekemään merituontitullauksen vapaaseen liikkeeseen itsenäisesti.

Tätä työtä ei ole testattu vielä uudella työntekijällä, mutta vanhojen työntekijöiden mielipiteiden perusteella tämä opas on toimiva ja selkeä. AHA Logisticsin työntekijöiden mielestä tämän oppaan avulla pystyy suoriutua itsenäisesti tuontitullauk-

sen tekemisestä ja heidän mielestään oppaaseen on sisällytetty tarkasti tullauksen tekemisen jokainen kohta. Heidän mielestään myös kuvat täydensivät ohjeita todella hyvin.

Tämän työn luotettavuutta ei voida testata reliabiliteetti tai validiteetti menetelmillä, sillä tämä työ tehtiin kehittämishankkeena ja niissä ei luotettavuutta näillä menetelmillä testata. Näitä menetelmiä käytetään yleensä empiiristen tutkimusten luotettavuuden testaamiseen.

*Validiteetissa* on kyse siitä, onko tutkimus esimerkiksi pätevä, onko se perusteellisesti tehty? Ovatko saadut tulokset ja tehdyt päätelmät oikeita?

*Reliabiliteetilla* eli mittarin tai menetelmän luotettavuudella viitataan perinteisesti käytetyn tutkimusmenetelmän kykyyn antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia. Reliabiliteetti käsitteellä tarkoitetaan tutkimusmenetelmän ja käytettyjen mittareiden kykyä saavuttaa tarkoitettuja tuloksia

Johtopäätöksenä voidaan todeta, että tämä työ on toimiva ja käytännöllinen. Se tulee auttamaan uusia työntekijöitä ja helpottamaan vanhoja työntekijöitä. Teoria osuus on tarpeeksi laaja ja siinä on käsitelty asiat loogisessa järjestyksessä. Teksti on helposti luettavaa ja selkeää. Kehittämishanke on onnistunut ja tarpeeksi selkeästi toteutettu. Opinnäytetyössä saavutettiin haluttu tavoite ja mielestäni tämä opinnäytetyö työ vastaa täysin tutkimuskysymykseen.

Johtopäätöksenä voidaan todeta myös, että tämän työn toimivuus oppaana on hyvä. Opas on juuri tämän takia liitteenä opinnäytetyössä, jotta sitä voi käyttää erikseen ilman, että tarvitsee lukea koko opinnäytetyötä ja että tulevaisuudessa tätä opasta voidaan käyttää pohjana muiden kuljetusmuotojen tuontitullausoppaille.

## 8.2 Pohdinnat

Tämän opinnäytetyön tuontitullausopas tullaan toteuttamaan tulevaisuudessa, kun AHA Logisticsille palkataan uusi työntekijä. Tuleva työntekijä saa testata kuinka hyvin tehty opas toimii ja pystyykö sillä itsenäisesti suoriutumaan merituontitullauksen tullaamisesta vapaaseen liikkeeseen.

Tämän jälkeen uusi työntekijä voi suorittaa tälle arvion, kuinka hyvin kyseinen opas auttoi häntä suoriutumaan tullauksen tekemisestä. Tässä saadaan arvio oppaan toimivuudesta uudelta työntekijältä, joka ei ole ennen käyttänyt Tullin omaa Nettituonti ohjelmaa ennen. Saadaan myös varmistus siitä kuinka käytettävä opas on.

Tämä opas toimii apuna myös vanhoille työntekijöille, jos heidän täytyy virkistää muistiaan, kuinka kyseinen tullaus tapahtuu tai jos jossain tullauksen vaiheessa on jotain epäselvyyttä.

Tuontitullauksen tekemisen havainnollistavaksi otettiin kuvankaappauksella kuvia jokaisesta tuontitullaus-sivusta. Tämän avulla saatiin havainnollistettua, mihin kohtaan ohjeita oppaasta tulee käyttää. Se helpottaa myös ohjelmaan tutustumista.

Tämän opinnäytetyön haasteita olivat kirjallisuuden löytäminen ja oikean rajauksen etsiminen. Rajaus oli haastava tehdä, sillä olisi ollut niin paljon mistä kirjoittaa, kun tullauksia on niin monenlaisia. Haasteena koin myös löytää oikeaa ja päivitettyä kirjallisuutta. Kuten aikaisemmin jo todettiin, huolinta-ala on niin elävä ala, ettei mikään ole pysynyt samana.

Tämän oppaan avulla voidaan tulevaisuudessa rakentaa muitakin tullaus-oppaita ja tämä opas antaa mainion pohjan muiden tuontitullausmuotojen ohjeiden tekemiselle. Ehkä tulevaisuudessa tullaan tekemään muitakin tullaus oppaita uusien työntekijöiden käyttöön.

Tämän opinnäytetyön tekemisen aikana tuli opittua niin itsestään kuin opinnäytetyön aiheesta todella paljon. Itse tämän työn tekemisen aikana opin olemaan esimerkiksi kärsivällinen ja tarkka. Kirjoituskieleni kehittyi ja opin sisäistämään tietoa ja kertomaan saman tiedon omin sanoin, samalla myös palautui mieleeni selkeiden lauseiden muodostaminen ja liiallisten täytesanojen minimoiminen.

Teoriaosuutta kirjoittaessani huomasin kuinka paljon on vielä huolinta- ja kuljetusalasta opittavaa ja mitä kaikkea se voikaan sisältää. Tuonnista kirjoittaessani selkeytyi myös mitä tuonti oikeastaan onkaan ja kuinka monipuolista ja hieman hankalaakin se on. Tuontitullaus kappaletta kirjoittaessani oli hienoa palautella



mieleen, mitä kaikki eri tuontitullaus menetelmät on ja kuinka niissä toimitaan, sillä työssäni kuitenkin käytän vain murto-osaa näistä tuontitullaus menetelmistä. Toimituslausekkeet oli myös hyvä kerrata ja palautella mieleen miten niissä vastuut jakautuukaan ja mihin kannatta mitäkin toimituslauseketta käyttää.

Hienoa oli oppia ja toteuttaa tämä työ kehittämishankkeena, mikä ei ole normaalia kansainvälisen kaupan opiskelijalle, sillä yleensä tämän linjan opiskelijat tekevät jonkinlaisen tutkimustyön, jossa on selkeä teoria osuus ja empiirinen tutkimus. Haastettahan tällainen kehittämishanke työ oli tehdä, mutta ainakin tuli opittua mitä sekin on ja oli kiva tehdä vähän erilainen työ kuin muut.

Kaiken kaikkiaan opinnäytetyön tekeminen oli haastava ja raskas projekti, mutta sen arvoinen ja mielestäni onnistuin tämän tekemisessä hyvin. Tästä opinnäytetyöstä on hyötyä niin minulle, kuin toimeksiantajallekin ja ehkä myös monelle muulle, jotka sen lukevat. Päivittämistä tällaiset oppaat myös tarvitsevat ja mielestäni tätä opasta tulevaisuudessa tulee päivittää aina kun Nettituonti muuttuu huomattavasti ja päivittäjä voi olla kuka tahansa yrityksen työntekijä joka käyttää Nettituontia päivittäin.

## LÄHTEET

Ahkila-Niemi, Jonna. 2014. Tullaus ja tullimenettelyt [luento].

Haapala, T. 2014. INCOTERMS 2010 [luento].

Hakala, J. T. 2004. Opinnäytetyöopas ammattikorkeakouluille. Helsinki. Gaudemus.

Hapag-Lloyd. 2005. Container Specification. Container Service. 20079 Hamburg. Germany.

Heikkilä A, Jokinen P, Nurmela T. 2008. Tutkiva kehittäminen. Sanoma Pro Oy. Helsinki 2008.

Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen P., Mattsson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A. & Werdermann, R. Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry. 2010. Huolinta-alan käsikirja Uudistettu painos 2010. Hansaprint Oy. Vantaa 2010. Suomen Spedsevice Oy.

Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) Suomen osasto 2010. Incoterms®2010. Suomenkielinen käännös ja toimitus Askö Rätty. ICC Palvelu Oy Helsinki.

Kansainvälisen Kaupan koulutuskeskus FINTRA, 2002. Tuontiopas. Helsinki. Multiprint Oy

Kuljetusopas. Viitattu 4.3.2014  
<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/merikuljetukset/>

Melin, K. 2011 Ulkomaankaupan menettelyt vienti ja tuonti. Hansaprint. Tammerleknikka / Amk-Kustannus Oy 1. painos, 2011.

Pohjoismaiden Speditööriliitto. 1998. PSYM 2000 Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset. Edita Prima Oy. Helsinki 2004.

TARIC, viitattu 5.4.2014.  
[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/dds2/taric/taric\\_consultation.jsp?Lang=fi&Expand=true&SimDate=20140405](http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/taric_consultation.jsp?Lang=fi&Expand=true&SimDate=20140405). Julkaistu 4.4.2014

The Global Voice of Freight Logistics ©2005-2012 FIATA, Viitattu 23.2.2014  
<http://www.fiata.com/index.php?id=30&L=en>

Tulli a, Tuonti, Rajoitukset ja kiellot. Viitattu 9.3.2014.  
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/rajoitukset/index.jsp>

Tulli b, Tulli Rajoituskäsikirja. Viitattu 9.3.2014.  
[http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/julkaisut\\_ja\\_esitteet/kasikirjat/rajoituskasikirja/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/kasikirjat/rajoituskasikirja/index.jsp)

Tulli c, Tuonti, Erityismenettelyt. Viitattu 25.3.2014.

[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut\\_tullimenettelyt/erityismenettelyt/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/erityismenettelyt/index.jsp)

Julkaistu 10.3.2014 ©Tulli 2014

Tulli d, Tuonti, viitattu 25.3.2014 <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/index.jsp>,  
Julkaistu 7.2.2012 ®Tulli 2014

Tulli e, Muut tullimenettelyt viitattu 31.3.2014.

[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut\\_tullimenettelyt/varastointi/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/varastointi/index.jsp) Julkais-  
tu 26.11.2013 ®Tulli 2014

Tulli f, Osaava tulliselvitys ammattitaidolla, 2010 [luento]

Tulli g, Sähköinen asiointi, viitattu 5.4.2014.

<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/internet/nettituonti/index.jsp>

Julkaistu 23.5.2013, ®Tulli 2014.

Tulli h, Tuonti, viitattu 5.4.2014.

[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tavaran\\_nimike/mista\\_oikea\\_nimike/index.j](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tavaran_nimike/mista_oikea_nimike/index.jsp)  
sp, Julkaistu 2.4.2013 ®Tulli 2014

Tulli i. Nettituonti, viitattu 28.4.2014.

<https://asiointi.tulli.fi/nettituonti/mainpage.html>.

Tulli j. Viitattu 3.5.2014.

[http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/ulkomaankauppatilastot/luokitukset/cn/index.js](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/luokitukset/cn/index.jsp)  
p

Tulli k. Viitattu 3.5.2014.

[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tavaran\\_nimike/nimikkeistot/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tavaran_nimike/nimikkeistot/index.jsp)

VICTOR EK VUODESTA 1885. Viitattu 23.2.2014.

<http://www.victorek.fi/logistiikka/laivauksen-abc/>



**AHA** Logistics

LIITTEET

LIITE 1

# NETTITUONTIOPAS

Tuontitullausopas merituonnista vapaaseen liikkeeseen

Versio 15.5.2014

## NETTITUONTIOPAS

Tässä kappaleessa käsitellään tuontitullauksen tekeminen Tullin Nettituonti-ohjelmassa. Tämä tuontitullaus ohje käsittää merituonnin vapaaseen liikkeeseen tullaamisen, joka on yleisimmin käytetty tullausmuoto. Tässä osiossa tullaan käymään kohta kohdalta läpi mitä kyseiselle tuontitullausilmoituksella tulee ilmoittaa.

### Nettituontiin

Tulliselvitys tulee tehdä kaikista tavaroista, jotka tuodaan EU:n ulkopuolelta Manner-Suomeen tai Ahvenanmaalle. Ahvenanmaalle tulee tehdä tulliselvitys, mikäli muualta EU:sta tuodaan sinne tavaraa. (Tulli 2014.)

Tullin nettituontipalvelulla voi myös tullata lähetyksiä, jotka ovat saapumassa yhteisöön yhteisön veroalueen ulkopuolelta. Esimerkiksi Kanarian saarilta tai Kanaalisaarilta (Jersey tai Guernsey). Tuontitullauksen voi tehdä vasta silloin, kun tavara on saapunut Suomeen ja tavarasta on saatu saapumisilmoitus. Saapumisilmoituksen antaa esimerkiksi varustamo tai lentoyhtiö. (Tulli 2014.)

Nettituonnin kautta saadaan tullauspäätös ja lasku. Tämän laskun voi maksaa vahvistamisen jälkeen verkkomaksuna heti. Tullauspäätöksellä eli laskulla on 10 päivän maksuaika, jonka jälkeen tullilla aloittaa perimään viivästyskorkoa, joka on 3 euroa per päivä. Tullin luottoasiakas on antanut tullille vakuuden ja saa Luovutus päätöksen ilman käteistä maksua. He saavat tullilta koontilaskut sovittuina ajanjaksoina. (Tulli 2014.)

### Ohjeistus Merituonnin Vapaaseen Liikkeeseen Tullaukseen

Tuontitullauksen tekeminen aloitetaan menemällä tullin nettisivuille [www.tulli.fi](http://www.tulli.fi) ja valitaan sieltä ”Nettituonti”. Tämän jälkeen aukeaa sivu, jossa on yleistä tietoa nettituonnista. Sivun ylhäällä on linkki ”Kirjaudu katso tunnuksin”, klikkaamalla tätä linkkiä kirjaututaan tullin järjestelmään ”Katso-tunnisteella” suorittamaan

tuontitullaus. AHA Logisticsilla tuontitullauksen tunnistautumiseen käytetään Katso-tunnuksia. Katso-tunnuksiin tarvitaan käyttäjätunnus, salasana ja salasana-lista, josta valitaan aina seuraava ohjelman ilmoittama.

[Suomeksi](#)
[På svenska](#)
[In English](#)

Tervetuloa

Käyttämäsi palvelu vaatii sähköisen tunnistautumisen.

Ohjeet

Jos sinulla on käyttäjätunnus, ole hyvä ja anna käyttäjätunnus ja salasana tunnistautumista varten. Jos sinulla ei ole käyttäjätunnusta, voit perustaa sen Katso-palvelussa osoitteessa:

<https://yritys.tunnistus.fi>

Poistu

Tunnistautuminen

Syötä käyttäjätunnus ja salasana.

Käyttäjätunnus:

Salasana:

Kirjaudu

[Suomeksi](#)
[På svenska](#)
[In English](#)

Ohjeet

Sinun tulee syöttää seuraava kertakäyttösalausana listaltasi. Uuden kertakäyttösalausanalistan saat Katso-palvelusta osoitteesta:

<https://yritys.tunnistus.fi>

Tunnistautuminen

Syötä kertakäyttösalausanalistaltasi seuraava kertakäyttösalausana.

Salasanan järjestysnumero: 231

Käyttäjätunnus:

et24s9

Kertakäyttösalausana:

Edellinen

Kirjaudu

Tämän jälkeen on päästy sisään tullin järjestelmään, jossa voidaan aloittaa tuontitullauksen tekeminen. Ensimmäisenä täytyy valita, tehdäänkö tullaus *tullin luottoasiakkaalle vai käteisasiakkaalle*.

Tullin luottoasiakkaalla on oma tunnus, joka ilmoitetaan tullauksella Toimijatiedoissa y-tunnuksen perään. Luottoasiakkaan tunnus muodostuu yhdestä kirjaimesta, joka on yleensä iso T ja sen jälkeen nelinumeroisesta numerosarjasta, esimerkiksi T0001. Tullin luottoasiakkuus mahdollistaa, että tullauspäätös eli lasku menee suoraan asiakkaalle ja saadaan saman tien luovutuspäätös tullaukselle, eikä AHA Logisticsin tarvitse maksaa tullia ja alvia asiakkaan puolesta ja laskuttaa niitä myöhemmin eteenpäin.

Käteisasiakkaalla ei taas ole tullin omaa luotonumeroa, jolloin tullauksella syntyvät tullit ja alvit jäävät AHA Logisticsin maksettavaksi, kunnes ne laskutetaan

asiakkaalta AHA Logisticsin tekemällä laskulla. Tällöinkin kun AHA Logistics maksaa tullit ja alvit luovutuspäätös saadaan heti maksun suoritettua.



et24s9 (2372471-4)

Valitse ilmoitus ➔ Syötä tiedot ➔ Lähetä ➔ Vahvista ➔ Maksa

### Etusivu

Aloita uuden tulli-ilmoituksen tekeminen valitsemalla postitullaus tai rahtitullaus.

Postitullaus	Rahtitullaus
Käteisasiakas	Käteisasiakas
Luottoasiakas	Luottoasiakas

**Huom!** Voit tehdä uuden tulli-ilmoituksen myös kopioimalla pohjaksi aiemmin tekemäsi ilmoituksen tai luonnoksen. Voit valita alla listatuista ilmoituksista tai käyttää hakutoimintoa etsiäksesi kopioitavan tulli-ilmoituksen.

## Toimijatiedot

Ensimmäisenä lehtenä aukenevat ”Toimijatiedot”, jossa täytyy täyttää tullaukselle tiedot kenelle tavara kuuluu ja kuka sen on lähettänyt. Ensimmäisenä kohtana täytetään ”Tavaranhaltijan tiedot”. Tähän täytetään asiakkaan tiedot eli kenelle tavara on tulossa. ”Tavaranhaltijan tunnus” on asiakkaan Y-tunnus, ja jos asiakas on luottoasiakas, niin luottoasiakkaan tunnus lisätään tähän kohtaan. Jos asiakkaalla ei ole luottoasiakastunnusta täytetään, loput tiedot tullaukselle niin kuin siinä pyydetään. ”Toimijan luonne” on ”Yritys/Suomi”, jos asiakas on suomalainen ja asiointikieli on Suomi. Nämä kaikki tiedot löytyvät laskulta, jonka asiakas on lähettänyt etukäteen. (Tulli 2014.)

## Toimijatiedot

### Tavaranhaltijan tiedot

Tavaranhaltijan tunnus *	FI		
Nimi (*)			
Nimen lisäosa			
Osoite (*)			
Postinumero (*)			
Postitoimipaikka (*)			
Maa (*)		abc	
Toimijan luonne *	Valitse ▼		
Asiointikieli *	FI - Suomi ▼		

Toisena kohtana tällä lehdellä tulee ”Vastaanottajan tiedot”. Tässä valitaan yleisimmin ”Vastaanottaja sama kuin Tavaranhaltija”. Jos vastaanottaja on eri kuin tavaranhaltija, nimetään tähän tavaranhaltijan vastaanottaja. (Tulli 2014.)

### Vastaanottajan tiedot

	<input type="checkbox"/> Vastaanottaja on sama kuin tavaranhaltija		
Vastaanottajan tunnus *	FI		
Nimi (*)			
Nimen lisäosa			
Osoite (*)			
Postinumero (*)			
Postitoimipaikka (*)			
Maa (*)		abc	

Kolmantena kohtana täytetään ”Edustajan tiedot”. Näihin kenttiin kirjoitetaan AHA Logisticsin y-tunnus ja yhteystiedot. Jos asiakas on tullin luottoasiakas, kirjoitetaan vain y-tunnus ja luottoasiakkaan tunnus. ”Edustuksen laatu” kohtaan valitaan ”Suora edustus” ja ”Toimijan luonne” on ”Yritys/Suomi”. (Tulli 2014.)



### Edustajan tiedot

62(81)

☒ Edustaja

Edustajan tunnus *	FI		
Nimi <sup>(*)</sup>			
Nimen lisäosa			
Osoite <sup>(*)</sup>			
Postinumero <sup>(*)</sup>			
Postitoimipaikka <sup>(*)</sup>			
Maa <sup>(*)</sup>	abc		
Edustuksen laatu *	Valitse		
Toimijan luonne *	Valitse		

Tämän jälkeen seuraava kohta on ”Lähtäjän tiedot”. Tähän kohtaan siis kirjataan tiedot lähettäjistä; nimi, osoite, postinumero, postitoimipaikka, maa ja toimijan luonne. Jos tavara on tulossa kolmansista maista, valitaan toimijan luonteeseen ”Yritys/ei-EU”. Nämä kaikki tiedot löytyvät kauppalaskulta. (Tulli 2014.)

### Jaksoerittelyn vastaanottaja \*

☐ Tavaranhaltija ☐ Edustaja

### Lähtäjän tiedot

Nimi *	
Osoite *	
Postinumero *	
Postitoimipaikka *	
Maa *	abc
Toimijan luonne *	Valitse

Seuraava kohta onkin ”Ilmoituksen tekijän tiedot”, johon täytetään oma nimi ja puhelinnumero sekä sähköpostiosoite. Tulli lähettää mahdollisen virheilmoituksen, lisätietopyynnön tai muuta tietoa tullauksen etenemisestä sähköpostitse tai soittaen. Tulli voi myös soittaa tai laittaa sähköpostia, jos heillä on jotain muuta kysyttävää tullauksesta tai he haluavat tullaukseen kuuluvia asiakirjoja tutkittavaksi. (Tulli 2014.)

**Ilmoituksen tekijän tiedot**

Nimi \*

Puhelinnumero

Sähköposti

**Huom!** Tulli lähettää sähköpostitse tietoja tämän tulli-ilmoituksen tilan muutoksista ja muista ilmoituksen käsittelyyn liittyvistä vaiheista.

Luotonumeron omaavan asiakkaan tullaukseen tällä lehdellä merkitään ”Jakoerittelyn vastaanottaja” joka on ”Tavaranhaltija”. Joka sivun lopussa tuontitullausta tehdessä on hyvä aina tallentaa sivu luonnoksena. Jos jotain tapahtuu, pysy siihen asti tallentamasi tuontitullaus luonnoksena tullin nettituonnin sivuilla. Kun tullaus on tallennettu luonnoksena, voidaan siirtyä seuraavalle sivulle. (Tulli 2014.)

**Tulliselvitettävän erän tiedot**

Seuraavalle lehdelle täytetään ”Tulliselvitettävän erän tiedot”. Tällä lehdellä määritellään ensimmäisenä ilmoitustyyppi, valikosta valitaan maa, josta tavara on tulossa. Yleisin tähän kohtaan käytetty on AHA Logisticsilla IM-Tuonti 3.maista (ei EFTA). (Tulli 2014.)


Tämän jälkeen näkyy pieni neliö johon voi laittaa merkin, jos haluaa antaa ennakolta annetun tuonti-ilmoituksen. Esimerkiksi jos alus, jolla tavarat ovat saapumassa maahan, on tulossa satamaan illalla, voi tuohon neliöön laittaa merkin ja sen jälkeen täyttää normaalisti tullaus loppuun ja lähettää sen. Tämä merkki tarkoittaa ainoastaan sitä, että kun alus on purettu satamassa illan aikana, ja siitä on lähetetty ilmoitus tulliin, voi tulli laittaa ilmoitettuun sähköpostiosoitteeseen viestin, että luovutuspäätös on tälle tullaukselle muodostettu ja sen saa luovuttaa.

Pienen neliön jälkeen tulee seuraava kohta, johon täytetään tullattavan tavaran ”Pakkausten lukumäärä”. Tämän jälkeen täytetään ”Kokonaisbruttopaino” ja ”Lähetysmaa”. Nämä kaikki löytyvät varustamon valtakirjalta, joka toimii saapumis-

ilmoituksena. Seuraava kohta on ”Viite”, johon laitetaan asiakkaan viite. AHA Logistics käyttää useimmiten asiakkaan viitteenä kauppalaskun numeroa, jos ei toisin ohjeisteta. ”Lisäviite” kohtaan merkataan AHA Logisticsilla heidän keikka-viitteensä esimerkiksi IMPSEA2014350. ”Tulopäivä”-kohtaan merkataan aluksen saapumispäivä määräsätamaan. (Tulli 2014.)


### Tulliselvitettävän erän tiedot

#### Ilmoitustiedot

Ilmoitustyyppi *	Valitse
	<input type="checkbox"/> Ennakolta annettu tuonti-ilmoitus
Pakkausten lukumäärä *	<input type="text"/>
Kokonaisbruttopaino *	<input type="text"/> kg
Lähetysmaa *	<input type="text"/> abc
Viite *	<input type="text"/>
Lisäviite	<input type="text"/>
Tulopäivä *	<input type="text"/> 

Seuraava kohta on ”Toimitusehto”. Tähän kohtaan valitaan Incoterms (\*) valikosta toimitusehto ja sen jälkeen ”Toimituspaikka”. Nämä molemmat tiedot löytyvät yleensä kauppalaskusta. ”Kauppatapahtuman luonne” kohtaan merkitään 11-sitova osto-/myyntitapahtuma. ”Veronmääräytymispäivään” ei merkitä mitään. (Tulli 2014.)

#### Toimitusehto

Incoterms (*)	<input type="text"/>
	tai
Muu toimitusehto (*)	<input type="text"/>
Toimitusehtopaikka *	<input type="text"/>
Kauppatapahtuman luonne *	Valitse
Veronmääräytymispäivä	<input type="text"/> 

”Kokonaishintaan”-kohtaan merkitään kauppalaskun summa ja valuuttalaji. Jos laskussa on ennakkomaksu, lasketaan sekin mukaan loppusummaan. Kokomyynnin hinta täytyy näkyä. ”Tavaran tuonti”- kohtaan merkitään, mihin se tuodaan, yleisin tähän merkittävä on ”Manner-Suomeen”. (Tulli 2014.)

**Kokonaishinta**

Hinta \*

Valuuttalaji \*

Valitse

Lisää seuraava

Tämän jälkeen seuraavana kohtana ovat ”Liiteasiakirjat”. Tähän kohtaan laitetaan aina kauppalasku. Se löytyy alaspöytävalikosta. ”Numero” -kohtaan merkitään kauppalaskun numero ja ”Päiväys” kohtaan kauppalaskun päiväys. ”Tavaraerälle” merkitään muut asiakirjat jotka ovat tarpeen tullauksella. (Tulli 2014.)

”Tapahtuman lisätiedot” kohtaan ei yleensä täytetä mitään, vaan se jää aina tyhjäksi.

Tavara on tuotu

☒ Manner-Suomeen☐ Ahvenanmaalle**Liiteasiakirjat**

Asiakirja \*

Valitse

Numero \*

Päiväys \*



Lisää seuraava

**Tapahtuman lisätiedot**

Lisätietokoodi (\*)

Lisätietosiselitys (\*)

Lisää seuraava

Tallenna luonnoksena

&lt;&lt; Edellinen

Peruuta

Seuraava &gt;&gt;

## **Kuljetus- ja sijaintitiedot**

”Kuljetus- ja sijaintitietoihin” merkitään nimensä mukaan tavarankuljetusmuoto, sekä missä tavara sijaitsee nyt. Ensimmäiseen kohtaan ”Kuljetusmuoto rajalla” merkataan vetovalikosta millä kuljetusmuodolla tavara on saapunut EU:n alueelle. Tässä kohtaa valitaan ”1-Merikuljetus”. (Tulli 2014.)

Seuraavaan kohtaan, ”Aktiivisen kuljetusvälineen kansallisuus”, ilmoitetaan minkä maan lipun alla alus seilaa, millä tullattavat tavarat saapuvat. Aluksen kansallisuus selvitetään esimerkiksi menemällä internet sivustolle nimeltä ”Google” ja kirjoittamalla siihen aluksen nimi+ vessel. Tällöin se ehdottaa linkkejä, mistä valitset linkin ”Marine Traffic”. Avatessa tämän sivuston, näkyy sivun yläosassa lipun kuva ja tämä lipun kuva tarkoittaa kyseisen aluksen lippumaata, eli sitä minkä maan lipun alla kyseinen alus seilaa. Tämän maan lyhenteen laitat ”Aktiivisen kuljetusvälineen kansallisuus”-kohtaan. (Tulli 2014.)

Seuraava kohta on ”Sisämaan kuljetusmuodon valinta”. Tässä valitaan, millä kuljetusmuodolla tavara on tullut Suomeen. Sisämaan kuljetusmuotoon valitaan vetovalikosta ”1-Merikuljetus”. Tämä kuljetusmuoto valitaan siksi, koska tavara on tulossa Suomeen meriteitse aluksella. Tämä kohta voi olla hämäävä, koska tähän voisin ihan hyvin laittaa kuljetusmuodoksi myös 3-Maantiekuljetus, koska voisi mieltää tämän niin, että tässä kysytään, millä kuljetusmuodolla tavara kuljetetaan lopulliseen määränpäähänsä satamasta. (Tulli 2014.)

Seuraava kohta onkin merkki ruutuun, jos ”Tavara on kontissa”. Eli yksinkertaisesti, jos olet tullaamassa tavaraa, joka on kontissa, merkitään merkki tähän kohtaan, että ”Tavara kontissa”. Vaikka merikappaletavara LCL saapuu kontissa Suomeen, ei tullauksella kuitenkaan ilmoiteta ”Tavara kontissa”. (Tulli 2014.)

### Kuljetus- ja sijaintitiedot

#### Kuljetustiedot

Kuljetusmuoto rajalla *	Valitse
Aktiivisen kuljetusvälineen kansallisuus (*)	abc
Kuljetusvälineen tunnus (*)	
Sisämaan kuljetusmuoto	
Tavara kontissa	<input type="checkbox"/>

”Tavaran sijaintitietoihin” merkitään, missä kyseinen tullattava tavara sijaitsee sillä hetkellä. Useimmiten tämä paikka on jokin satama. Sijaintipaikan tyyppiin valitaan ”Z-Tullitoimipaikan koodi”. Sijaintiin merkitään tullitoimipaikan tunnus, jonka löytää kohdasta ”Tullitoimipaikka”. Tässä kohdassa on vetovalikko, josta valitaan, missä satamassa tavara sijaitsee. Esimerkiksi mikäli tavara on saapunut Raumalle, valitaan vetovalikosta vaihtoehto ”FI281000-Rauma”. Sijainti kohtaan voi tällöin kopioida tullitoimipaikan koodin tullitoimipaikka kohdasta. ”Saapumismaahan” merkitään ”FI-Suomi”. ”Varastolajiin ja varaston tunnuksen” ei merkitä mitään. Nämä kohdat ovat tässä siksi, että Nettituonnissa voi suorittaa myös Varastosta tullaamista, johon näitä kyseisiä kohtia tarvitaan. Tämän jälkeen taas tallennetaan ja siirrytään seuraavalle sivulle. (Tulli 2014.)

#### Tavaran sijaintitiedot

Sijaintipaikan tyyppi *	Valitse
Sijainti *	
Saapumismaa *	abc
Tullitoimipaikka (*)	
Varastolaji (*)	
Varaston tunnus (*)	FI

Tallenna luonnoksena

« Edellinen

Peruuta

Seuraava »

### Ostaja- ja etunimiyhteystiedot

Tähän kohtaan ei täytetä mitään, koska tämä ei koske tullauksia, joita suoritetaan AHA Logisticsilla.

## **Tavaraerän 1 tiedot**

Tämä lehti on erityisen tärkeä tullaukselle, koska tähän lehdelle sisällytetään kaikki tieto tullattavasta tavarasta itsestään. ”Tavaraerän 1” tietoihin syötetään vain yhteen tavaraan eli yhteen tullinimikkeeseen liittyvät tiedot. Jos lähetyksessä on useita eri tavaroita, joilla on eri tullinimikkeitä, on jokaiselle tehtävä oma tavaraerä lehtensä. Kun on ensimmäisen tavaraerän lisännyt, löytyy sivun lopusta ”Lisää uusi tavara”-painike, jolla saa lisättyä uusia tavaraerä sivuja. (Tulli 2014.)

Ensimmäisenä kohtana tavaraerä-sivulla kysytään tavarán perustietoja. Toisin sanoen tavarán tullinimikettä. Niin kuin aikaisemmin on kerrottu tullinimikkeet löytyvät TARIC:sta. Useimmiten tullinimike löytyy tullattavalle tavaralle kauppalakusta tai konossementista. Se on kuitenkin hyvä aina tarkistaa TARIC:sta, sillä nimike saattaa olla vanhentunut, käytöstä poistettu nimike tai siinä voi olla eri loppuosa. Joskus voi käydä niin, että tullinimikettä ei ole merkitty kauppalakulle eikä konossementille ja tarvittaessa on otettava yhteyttä asiakkaaseen ja selvitettävä heidän kanssaan tullinimike. (Tulli 2014.)

”Lisäkoodi” kohta täytetään vain, jos TARIC antaa siihen syyn. Jos TARIC ilmoittaa, että tullattavalla tavaralla on lisäkoodi, täytyy se siinä tapauksessa tähän kohtaan lisätä. Lisäkoodeja voi olla yksi tai useampia. (Tulli 2014.)

”Menettelykoodi (EU)” kohtaan merkataan mihin käsittelyyn tavara tullataan. Tässä kohtaa valitaan joko vetovalikosta oikea tullausmuoto tai kirjoitetaan suoraan ”4000 Tavarán luovutus vapaaseen liikkeeseen ja kulutukseen”. Tämä on yleisin tullausmuoto, mihin tavaroita tullataan. (Tulli 2014.)

”Kansallinen menettely on ”999 – ei kansallista menettelyä”. Tämä on yleisin käytetty kansallinen menettelymuoto. Muut menettelymuodot löytyvät nettituontioppaasta ja ohjepalkista. ”Alkuperämaa” kohtaan merkataan maa, josta tavarat ovat tulossa. Tämä maa ei välttämättä ole sama maa mistä lähettäjän tekemä lasku on kotoisin, joten tässä kohdassa täytyy olla tarkkana. (Tulli 2014.)

”Tavarán kuvaus” -kohtaan merkataan tavara nimi ja lyhyt kuvaus tullattavasta tavarasta. Tullinimike voi antaa viitteitä tähän. ALV prosentti on 24 prosenttia

useimmiten tullattaessa. Harvoin käytetään muita ALV prosentti vaihtoehtoja. (Tulli 2014.)

### Tavaraerän 1 tiedot

#### Perustiedot

Nimike \*

Lisäkoodi

Lisää seuraava lisäkoodi

Menettelykoodi (EU) \*

Kansallinen menettely \*

Alkuperämaa \*

Tavaran kuvaus (max 255 merkkiä) \*

”Tullikohtelu” riippuu siitä, onko tavaralle jotain etuuskohteluita tullattaessa. Normaali tullikohtelu on ”100 – kolmansiin maihin sovellettava tulli”. Tullikohtelu voi siis olla poikkeuksellisesti myös esimerkiksi 200 jos asiakkaalla on alkuperätodistus, joka oikeuttaa alempaan tulliin tai kokonaan tullittomuuteen. Tullikohtelu voi myös olla esimerkiksi 300 jos tavara on tulossa jostain tietystä maasta, esimerkiksi Tunisiasta tai Israelista. ”Tullijärjestelmä” -kohtaan kirjoitetaan 1011, mikäli kyseessä on normaali tullikohtelu. Mikäli kyseessä on taas tullikohtelu 200, kirjataan tullijärjestelmään maasta riippuen 20- alkuinen numerosarja tai maan tunnuskirjaimet, esimerkiksi TN tai KR. (Tulli 2014.)

ALV% \*

☐ 10%

☐ 14%

☒ 24%

Tullikohtelu \*

Tullijärjestelmä \*

”Edeltävät asiakirjat” kohtaan kirjataan pelkästään AREX:n MRN-numero. Tämä numero löytyy varustamon valtakirjalta. Numerosarja on esimerkiksi ”14FI0000001405593I0”. AREX-tavaraerän numero on taas irrallinen kolmilu-



kuinen numerosarja, esimerkiksi 001. Kaikki varustamot eivät välttämättä tätä ilmoita, jolloin käytetään numerosarjaa 001. (Tulli 2014.)

**Edeltävät asiakirjat**

Edeltävä asiakirja (\*)  Numero  tai

Passituksen MRN-numero  tai

(701) (\*)

AREX:n MRN-numero

(702) (\*)

AREX-tavaraerän numero (\*)

☐ Arex:n MRN- ja tavaraerän numero sama kaikilla tavaraerillä

[Lisää seuraava](#)

”Pakkaustieto” kohtaan merkataan, montako pakkausta lähetyksellä on. Tämänkin tiedon löytää varustamon valtakirjalta ja sen voi tarkistaa pakkauslistalta. ”Pakkauslajiin” valitaan vetovalikosta oikea pakkauslaji. ”Merkit” kohtaan merkataan Pakkauslistan numero tai muu pakkauksen tunniste. ”Kontin tunnus” kohtaan merkataan kontin numero eli esimerkiksi FRLU8617815 silloin, kun olet valinnut ”Tavara kontissa”. (Tulli 2014.)

**Pakkaustiedot**

Lukumäärä \*

Pakkauslaji \* Valitse

Merkit \*

[Lisää seuraava](#)

Kontin tunnus

[Lisää seuraava](#)

**Tavaraerän liiteasiakirjat**

Asiakirja (\*)

Numero (\*)

Päiväys (\*)

[Lisää seuraava](#)

”Tavaraerän liiteasiakirjoihin” merkataan muut tullaukselle tärkeät asiakirjat, kuten alkuperätodistus, mikäli sellainen on. Vetovalikosta valitaan, mikä alkuperätodistus on kyseessä, eli onko kyseessä GSP tai muu vastaava ja tämän jälkeen merkataan numero kohtaan alkuperätodistuksen numero. Alkuperätodistuksen

numero löytyy alkuperätodistuksen oikeasta yläkulmasta ja päiväys joko oikeasta tai vasemmasta alakulmasta. Alkuperätodistus onkin yleisimmin käytetty tullaukselle lisättävä toinen asiakirja. (Tulli 2014.)

”Arvotietoihin” merkitään laskutushinta kohtaan kauppalaskun loppusumma ja valuutta. ”Tilastoarvoon” merkitään euromääräinen summa, josta koko lähetyksen arvo koostuu. Lähetyksen arvo koostuu kauppalaskun summasta ja rahdista riippuen, millä toimituslausekkeella lähetys on tullut. Tilastoarvon muuntokurssit muunnetaan tullin omalla valuuttakurssilla, joka löytyy Tullin internet-sivulta, etusivun alareunasta ”Valuutan muuntokurssit”- nimellä. (Tulli 2014.)

”Laji” kohtaan valitaan ”145-Rahti” ja ”Määrä” kohtaan merkataan, paljonko rahdin määrä on. ”Valuuttalajiin” valitaan vetovalikosta se valuuttalaji, missä se on tarjottu asiakkaalle. (Tulli 2014.)

**Arvotiedot**

Laskutushinta \*  Valitse

Tilastoarvo (EUR) \*

Laji

Määrä (\*)

Valuuttalaji (\*)

”Paljoustietoihin” merkataan nettopaino, joka löytyy pakkauslistalta. ”Rooli, Määrä ja Yksikkötietoihin” täytetään vain, mikäli TARIC niin määrittelee. Esimerkiksi jos TARIC ilmoittaa, että tavaralle täytyy merkitä lisäpaljous n/s, tällöin ”Rooli” kohtaan merkataan ”ACB-Tilastointipaljous”. Määrään merkitään kuinka monta pakettia tai kappaletta tavaraa on lähetyksellä ja ”Yksikkötietoihin” merkitään NAR-kappaletta. ”Tarkenne” kohtaan ei merkitä mitään. (Tulli 2014.)

**Paljoustiedot**

Nettopaino (KGM) \*

Rooli

Määrä (\*)

Yksikkö (\*)

Tarkenne

Lisää seuraava

”Lisätietokodeihin” valitaan lisätietokoodi, mikäli TARIC niin määrittelee, muutoin tämä kohta jätetään tyhjäksi. Lisätietokoodi on yleensä XAN-Taric-koodiin liittyvä ehtokoodi. (Tulli 2014.)

”Varastoonpano” kohtaan ei merkitä mitään, sillä tämä on vapaaseen liikkeeseen tullausmuoto ja tällöin tavarat luovutetaan suoraan myyntiin, eikä laiteta tullivaraastoon. ”Ajoneuvon valmistenumero” täytetään, mikäli tuodaan esimerkiksi skoottereita maahan. (Tulli 2014.)

**Lisätiedot**

Lisätietokoodi

Lisätietoselvitys

Lisää seuraava

**Varastoonpano**

Numero (\*)

Päivämäärä (\*)

Lisää seuraava

Ajoneuvon

valmistenumero (\*)

Lisää seuraava

Lisää uusi tavara

Tallenna luonnoksena

« Edellinen

Peluuta

Seuraava »

## Tavaralista ja lähetyssivu

Tämä lehti on viimeinen ennen tullauksen lähettämistä. Tällä sivulla tarkistetaan tietojen oikeellisuus ja tämän jälkeen tallennetaan vielä luonnoksena ja siirrytään seuraavalle sivulle lähettämään tullaus.

Valitse ilmoitus → Syötä tiedot → **Lähetä** → Vahvista → Maksa

### Tavaralista

Järj.nro ▼	Nimike ▼	Kuvaus ▼	Hinta ▼
Tavara 1			

[poista](#)

**Lisää seuraava tavara**

**Tallenna luonnoksena**   **« Edellinen**   **Peruuta**   **Seuraava »**

Valitse ilmoitus → Syötä tiedot → **Lähetä** → Vahvista → Maksa

### Lähetyssivu

**Liitetiedostot**  
 Voit liittää ilmoitukseesi liittyviä asiakirjoja kuten esimerkiksi kauppalakun tai kuitin. Tämä saattaa nopeuttaa tullauksen käsittelyä tullissa. Sallitut tiedostotyypit ovat jpg, jpeg, pdf, gif. Tiedoston maksimikoko on 100 MB.  
[Selaa...](#) Ei valittua tiedostoa.  
[Lisää tiedosto](#)

**Ilmoituksen lähettäminen**

**Lähetä ilmoitus Tulliin**

**Ohje**  
 Kun olet lähettänyt ilmoituksen Tulliin, jatka ilmoituksen käsittelyä saamasi vastauksen perusteella.  
[Käyttöohjeet](#)

**Puhelinpalvelu**  
 p. 020 690 629 (ma-pe klo 8-18)  
 0 sentt/min. + pvm/mpm  
[Usein kysyttyä >>](#)  
[Anna palautetta >>](#)

**Asiakkaat**  
 Ahvenanmaalta p. 0295 527 018 (ma-pe klo 8-16)  
 tai [sähköpostitse](#)

**« Edellinen**   **Seuraava**

Tämän jälkeen tullista voi tulla lisäselvityspyyntöjä tai he voivat pyytää asiakirjoja tarkastettavaksi, mutta yleensä tullaukset menevät läpi ja päästään vahvistamaan ja maksamaan tehty tullaus. (Tulli 2014.)

Vahvistamissivulla täytyy olla tarkkana ja varmistaa, että kaikki summat ovat oikein, sekä veloitettava tulli prosentti on oikein. Tämän jälkeen tullaus vahvistetaan. Jos asiakas on käteisasiakas, mennään vahvistamisen jälkeen sivun ohjeiden mukaan maksamaan tullaus verkkopankkiin. Kun se on maksettu, saamme siitä saman tien luovutuspäätöksen ja tuontiprosessi voi jatkua eteenpäin.

Ongelmatilanteissa kannattaa ottaa yhteyttä tulliin soittamalla tuontitullaus sivun reunassa näkyvään numeroon. Siellä on asiantuntijoita, jotka osaavat auttaa oli kyse tullaukseen liittyvästä asiasta tai teknisestä ongelmasta. Sähköpostia tullille ei ongelmatilanteissa kannata lähettää, sillä tullilla kestää vastata niihin kauemmin, kuin puheluihin.

KAUPPALASKU

LIITE 2

**ZHEJIANG ZITIC IMP. & EXP. CO., LTD**

ADD: 8/F ZITIC BLDG. 515 YAN'AN ROAD, HANGZHOU, ZHEJIANG, CHINA

TEL: +86-571-28972185

FAX: +86-571-85069548

**COMMERCIAL INVOICE**  
**ORIGINAL**

TO:

INV. NO.: 214GX016200

PAYMENT: T/T

DATE : 26-Jan-14

FROM: NINGBO CHINA

TO: RAUMA FINLAND

FROM NINGBO SHANT				
MARKS & NOS.	DESCRIPTION	QUANTITY (SETS)	UNIT PRICE (USD)	AMOUNT (USD)
N/M	MASSAGE BATHTUB	33	FOB NINGBO	
			\$678.00	US\$22,374.00
TOTAL:		33		\$22,374.00



6-1-14 2:46 PM  
515 YAN'AN ROAD  
HANGZHOU, ZHEJIANG, CHINA

PAKKAUSLISTA

LIITE 3

**ZHEJIANG ZITIC IMP. & EXP. CO., LTD**

ADD: 8/F ZITIC BLDG. 515 YAN'AN ROAD, HANGZHOU, ZHEJIANG, CHINA  
TEL: +86-571-28972185 FAX: +86-571-85069548

**PACKING LIST**  
**ORIGINAL**

TO:

INV. NO. : 214GX016200

PAYMENT: T/T

DATE : 26-Jan-14

FROM: NINGBO CHINA

TO: RAUMA FINLAND

MARKS & NOS.	DESCRIPTION	QUANTITY (SETS)	CTNS	G.W. (KGS)	N.W. (KGS)	MEAS (CBM)
N/M	MASSAGE BATHTUB	33	33	2911.40	2690.00	53.98
TOTAL:		33	33	3091.00	2790.00	53.98

浙江怡泰进出口有限公司  
Zhejiang Zitong Import & Export Co., Ltd.

## KONOSSEMENTTI

LIITE 4

## BILL OF LADING

Shipper QUINN INTERNATIONAL CORP.		 Unit 2305-07, level23, Tower1, Metroplaza, 223 Hing Fong Road, Kwai Fong, N. T., Hong Kong Tel: (852)2116 8393 Fax: (852) 2116 8399
Consignee TO THE ORDER OF SHIPPER		
Notify party		
		B/L No.  CC-SHA-1400157
ORIGINAL BILL OF LADING		
Place of receipt	Port of loading SHANGHAI, CHINA	Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above. One of these documents must be surrendered in exchange for the goods in wharves where the original document is all of this form and date have been signed in the number stated above, until it has been accomplished the others (s) to be used.
Port of discharge RAUMA, FINLAND	Place of delivery RAUMA, FINLAND	
Vessel EVER LEGION	Voyage No. V. 0331-004W	
For delivery of the goods apply to OY AHA Logistics Ltd LIIKEKUJA 2, 65380 VAASA FINLAND Tel: +358 40 590 3984 Fax: +358 40 781 6482		

Marks and nos.	Packages	Description of goods	Gross weight	Measurement
ORDER NO. ART NO. DESCRIPTION: C/# MADE IN CHINA	891CARTONS	SHIPPER'S LOAD COUNT AND SEAL SAID TO CONTAIN TOOLS ACCORDING TO THE SALES CONFIRMATION NO. S13J08182/S13K13181/S13K26181/S13L16187 /S13K18185/S13J30181B	15219KGS	42.89CBM
891CARTONS = 174CTNS (2PLTS) + 717CTNS				

HJCU4138032/CH1451892

1X40GP FCL CY-CY

SAY EIGHT HUNDRED AND NINETY-ONE CARTONS ONLY

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

ON BOARD DATE: FEB 23, 2014

Freight & charges	Freight
	Number of original B / L THREE
	Place and date of issue SHANGHAI FEB 23, 2014
Received by Carrier for shipment by ocean vessel between port of loading and port of discharge, and for arrangement or procurement of pre-shipment from place of receipt and on-carriage to place of delivery, where stated above, the goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated. The goods to be delivered at the above-mentioned port of discharge or place of delivery, whichever is applicable, subject always to the exceptions, limitations, conditions and liberties set out on the reverse side hereof, to which the shipper and/or Consignee agree to accepting the bill of lading. IN WITNESS WHEREOF three (3) original B/L of Lading have been signed, not otherwise stated above, one of which being accomplished the others shall be void.	

FREIGHT COLLECT



GSP-TODISTUS

LIITE 5

ORIGINAL

1. Goods consigned from (Exporter's business name, address, country) YONGYI TOOLS CO., LTD. CHENGLIAO TOWN, NINGBO CITY, ZHEJIANG PROVINCE, P.R. CHINA		Reference No. 11400000000000000000			
2. Goods consigned to (Consignee's name, address, country) KORUO TOOLS LTD. WINDING INDUSTRIAL ZONE P.O. BOX 100 P.O. BOX 100 P.O. BOX 100		<b>GENERALIZED SYSTEM OF PREFERENCES</b> <b>CERTIFICATE OF ORIGIN</b> <b>(Combined declaration and certificate)</b> <b>FORM A</b> Issued in <u>THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA</u> (country) See Notes, overleaf			
3. Means of transport and route (as far as known)		4. For official use			
5. Item number	6. Marks and numbers of packages	7. Number and kind of packages; description of goods	8. Origin criterion (see Notes overleaf)	9. Gross weight or other quantity	10. Number and date of invoices
1	YONGYI TOOLS CO., LTD. CHENGLIAO TOWN, NINGBO CITY, ZHEJIANG PROVINCE, P.R. CHINA	THE BRAND AND OTHER MARK OF ELECTRIC SHAPER YONGYI TOOLS CO., LTD. P.O. BOX 100, WINDING INDUSTRIAL ZONE P.O. BOX 100, WINDING INDUSTRIAL ZONE P.O. BOX 100, WINDING INDUSTRIAL ZONE			11400000000000000000
11. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct.		12. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct; that all the goods were produced in <u>CHINA</u> (country) and that they comply with the origin requirements specified in the decision of the Generalized System of Preferences for goods exported to <u>AFRICA</u> (importing country)			
Place and date, signature and stamp of certifying authority		Place and date, signature of authorized signatory			

AQSIQ 131435419

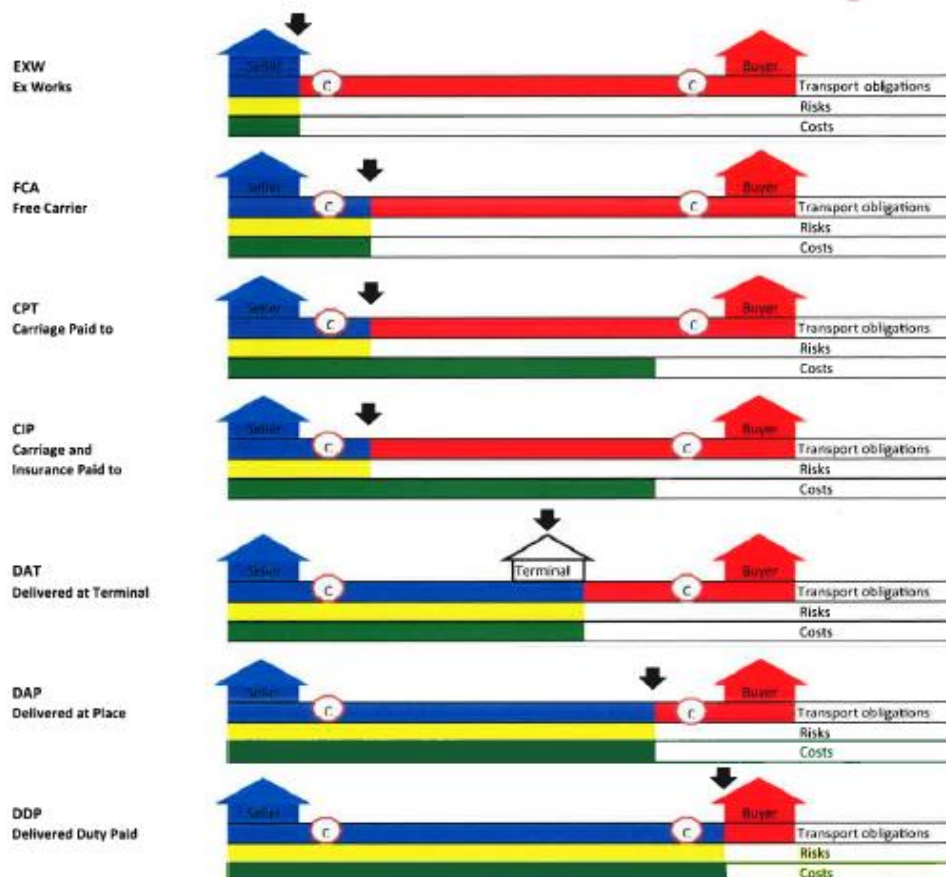
## INCOTERMS®2010 YHTEENVETO

## LIITE 6

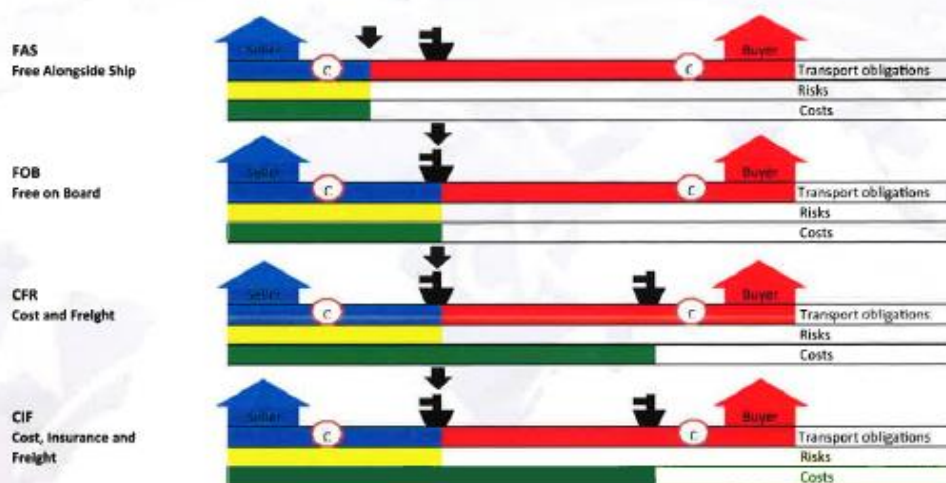
## INCOTERMS® 2010

## RULES FOR ANY MODE OR MODES OF TRANSPORT

↓ = Delivery  
 (C) = Customs



## RULES FOR SEA AND INLAND WATERWAY TRANSPORT



Source: ICC 2010 ©

## TULLAUSPÄÄTÖS

## LIITE 7


**TULLI**  
 TULL-CUSTOMS

## TULLAUSPÄÄTÖS/LASKU

1 / 1

Luovutus vapaaseen liikkeeseen

Myyjä ZHEJIANG ZITIC IMP. & EXP. CO.,LTD		CN		Tullausnumero 1 00000 14079 0486 00		Tullauspäivä 20.03.2014	
Postitusosoite Oy AHA Logistics Ltd.		Tulopäivä 20.03.2014		Hyväksymispäivä 20.03.2014		Veropäivä 20.03.2014	
Liikekuja 2 65380 Vaasa		Viite 214GX016200		Lisäviite IMPSEA2014071		Tullivelallinen	
Asiamies Oy AHA Logistics Ltd.		Tavaranhaltija		nro			
Liikekuja 2 65380 Vaasa		nro FI2372471-4		S			
Yleisilmoitus / Edeltävä asiakirja 702 14FI00000026380111		Vakuudesta varattu osuus (%)		Jaksoerittelyn postitusosoitetunnus			
Järj. nro	Tavaran koodi / Lisäkoodi	Menettely / Tullikohtelu	Verolaji	Veron peruste	Yks.	Verokanta	Yks. Veron määrä (€)
1	9019109000 Q099 2790 KGM	4000 999 1011 100	A00 B00	19161,94 19161,94	EUR EUR	0,00 % 24,00 %	0,00 4598,86
Q099							
Valmistenumero							
Lisätietoja / Huomautuksia							
Tullilasku on maksettava ennen tavarantoimitusta.							
Verolajit A00 TULLI 0,00				B00 ALV 4598,86			
						Yhteensä 4598,86	
Tullitoimipaikan yhteystiedot Valtakunnalliset toiminnot Sähköinen palvelukeskus Tullauskeskus PL 512 00101 HELSINKI puh. 020 690 617 faksi 020 391 115 Käsittelijä Nettituonti				Eräpäivä 30.03.2014		Maksettava määrä 4598,86	
				Maksuviite 100000140790486008			
				Kansainvälinen tilinumero (IBAN) ja pankkitunnus (BIC/SWIFT)			
				NORDEA FI2616603000102304 NDEAFIHH			
				DANSKE FI8280001700013916 DABAFIHH			
				POHJOLA FI9050000120378517 OKOYFIHH			

Valtuutus  
Tämän päätöksen täyttämisen saa hakea siihen muutosta valittamalla Hellogin hallinto-oikeuteen kirjallisella valituksella. Valitus on tehtävä kolmen vuoden kuluessa tämän päätöksen tekemisestä.  
Valituskirje on toimitettava määräajassa Tullin ensisijaisesti osoitteeseen: Tulli / Tuonnin oikaisuvalituskeskus, PL 512, 00101 HELSINKI. Valituskirjeen voi myös jättää jokoiseen tullitoimipaikkaan. Omalla vastuulla valitusasiakirjat voi lähettää postitse tai lähedin välikäsellä. Postitse lähetetty valituksen tulee olla perillä valittajan viimeisenä päivänä ennen tullitoimipaikan aukioloajan päättymistä. Tullitoimipaikan aukioloaika päättyy kello 16.15.  
Valituskirjeessä on ilmoitettava  
- valittajan nimi ja kotikunta  
- postiosoite ja puhelinnumero, johon asiaa käsittelevä koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa  
- päätös, johon haetaan muutosta  
- mitä kohtien päätöksen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi  
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan.  
Valittajan lisäksi edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirje. Jos valittajan puolelta käytetään hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen lastijana on muu henkilö, on valituskirjeessä mainittava myös tämän nimi ja kotikunta.  
Valituskirjeeseen on liitettävä  
- tämä päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä  
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa väitöksensä tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.  
Asiamiehen, jollei hän ole asianajaja tai yleinen oikeusavustaja, on liitettävä valitukseen valtakirja.

Tullilomake nro 112s - 13

## LUOVUTUSPÄÄTÖS

## LIITE 8



## LUOVUTUSPÄÄTÖS

1 / 1

Luovutus vapaaseen liikkeeseen

Myyjä ZHEJIANG ZITIC IMP. & EXP. CO.,LTD	CN	Tullausnumero 1 00000 14079 0486 00	Luovutuspäivä 20.03.2014
Tavaranhaltija nro		Tulopäivä 20.03.2014	Hyväksymispäivä 20.03.2014
		Veropäivä 20.03.2014	
		Viite 214GX016200	Kolliikki 33
		Lisäviite IMPSEA2014071	Bruttopaino (kg) 3091
		Tullivelallinen	
Asiamies Oy AHA Logistics Ltd.	nro FI2372471-4	S	Kuljetusväline LEONIE P
Liikekuja 2 65380 Vaasa Emma Haapala			Sijaintipaikka Helsingin tulli
			Komentosilta 1 00980 HELSINKI
Yleisilmoitus / Edeltävä asiakirja 702 14FI00000026380111			Vakuudesta varattu osuus (%)
Järj. nro	Tavaran koodi/ Lisäkoodi	Menettely/ Tullikohtelu	Tavaraerän tunnistetiedot
1	9019109000 Q099	4000 999 1011 100	33 PK Hierovat ammeet ja suihkut 214GX016200 EMCU9484562 14FI00000026380111:5
Tullitoimipaikan yhteystiedot Valtakunnalliset toiminnot Sähköinen palvelukeskus Tullauskeskus PL 512 00101 HELSINKI puh. 020 690 617 faksi 020 391 115 Käsittelijä Nettituonti			 1 00000 14079 0486 00